

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

DES
DÉLAIS ET DES RETARDS

En matière de transports par chemins de fer

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ DE DROIT

Le jeudi 24 avril 1902, à 3 heures 1/2 de l'après-midi

PAR

Maurice VIEL

CAEN

Imprimerie Charles VALIN

7 ET 9, RUE AU CANU, 7 ET 9

1902

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

DES

DÉLAIS ET DES RETARDS

En matière de transports par chemins de fer

THÈSE POUR LE DOCTORAT

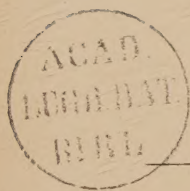
SOUTENUE PUBLIQUEMENT

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ DE DROIT

Le jeudi 24 avril 1902, à 3 heures 1/2 de l'après-midi

PAR

Maurice VIEL



CAEN

Imprimerie Charles VALIN

7 ET 9, RUE AU CANU, 7 ET 9

1902

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1901-1902

DOYEN :

M. Edmond VILLEY (✱, I. ☉), correspondant de l'Institut, membre du Conseil supérieur de l'Instruction publique.

PROFESSEURS :

MM. DANJON (I. ☉), assesseur du Doyen, professeur de *Droit commercial*, chargé des cours de *Droit maritime*.

Edmond VILLEY (✱, I. ☉), professeur d'*Économie politique*, chargé des cours de *Droit constitutionnel comparé* et de *Législation financière*.

LAISNÉ DES HAYES (✱, A. ☉), professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours de *Droit civil*.

GUILLOUARD (✱, I. ☉, C. ✱, G. O. ✱, C. I. C. ✱, O. ✱, L. ✱), professeur de *Droit civil*.

LEBRET (I. ☉), professeur de *Droit civil* (député du Calvados), ancien Ministre de la Justice.

CABOUAT (I. ☉), professeur de *Droit international public et privé*, et de *Législation industrielle*.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- AUBRY et RAU. — *Code civil*.
- ALAUZET. — *Commentaire du Code de commerce*.
- BATBIE. — *Traité de droit public et administratif*.
- BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL. — *Louage*, T, II.
- BÉDARRIDE. — *Des chemins de fer au point de vue des transports*.
- BLANCHE. — *Droit administratif*.
- BEBEL et JUGE. — *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*.
- COTELLE. — *Législation des chemins de fer*.
- CAUVET. — *Traité des assurances maritimes*.
- DUVERDY. — *Traité du contrat de transport*.
- DEMOLOMBE. — *Droit civil*.
- DEMÔLE. — Rapport au Sénat du 10 décembre 1887.
- FÉRAUD-GIRAUD. — *Code des transports*.
- GUYOT et MERLIN. — *Répertoire de jurisprudence*, v^o *Messageries*.
- GOUGET et MERGER. — V^o *Commissionnaires de transports*.
- GLASSON. — *De l'Incompétence absolue*. — Revue critique de législation 1881.
- JACQMIN (Paul). — *Obligations et responsabilité des compagnies*.

LAMÉ-FLEURY. — *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation.*

LAMÉ-FLEURY. — *Code annoté des chemins de fer.*

LOCRE. — *Législation civile, commerciale et criminelle de la France*, T. XIV.

LYON-CAEN et RENAULT. — *Précis de droit commercial.*

LAURENT. — *Principes de droit civil.*

LABBÉ. — Notes dans Dalloz et Sirey.

PICARD. — *Traité des chemins de fer.*

PALAA. — *Dictionnaire des chemins de fer.*

POUGET. — *Du transport.*

PARDESSUS. — *Droit civil.*

ROCHE (Jules). — Discours du 9 octobre 1891.

RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire*, v^o *Chemins de fer.*

SARRUT. — *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.*

SAINCTELETTE. — *De l'importance et de la difficulté de l'appréciation du fait.* — *Revue critique de législation*, XIII, 1884.

SOURDAT. — *De la responsabilité.*

TROPLONG. — *Droit civil, Louage.*

DIGESTE.

DALLOZ. — *Répertoire alphabétique*, — v^o *Commissionnaires.*

-- *Jurisprudence.*

-- *Codes annotés.*

-- *Jurisprudence générale, Supplément au répertoire*, v^o *Voirie par chemins de fer.*

Journal des tribunaux de commerce.

Gazette du Palais.

Gazette des Tribunaux.

• *La Loi.*

Pandectes françaises.

Pandectes françaises périodiques.

La République française, n° du 20 septembre 1873.

Recueil général des tarifs.

Règlement des mécaniciens du Nord.

Tarifs généraux G. V. et P. V.

Tarifs généraux des chemins de fer de l'État.

SIREY. — *Jurisprudence.*



INTRODUCTION

Par le contrat de transport, une personne s'engage à transporter ou faire transporter, pour le compte de celui qui traite avec elle, et moyennant des conditions déterminées à l'avance, une chose qu'on lui remet pour une destination indiquée.

En d'autres termes, un expéditeur confie à un voiturier un objet pour le remettre à un destinataire dans un lieu spécifié et à des conditions déterminées de prix et de temps.

Il résulte de cette définition que le contrat de transport existera toutes les fois que nous trouverons :

Un objet à transporter,

Un prix pour le transport,

Un voiturier,

Un expéditeur,

Et nous ajouterons, un destinataire.

Cependant, le contrat de transport peut parfaitement se former sans que le destinataire soit distinct de l'expéditeur, et il semble alors que cette dernière condition que nous avons énoncée

n'est pas essentielle au contrat. Mais si, dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire se confondent, s'ils ne forment en fait qu'une seule personne, en droit, du moins, il y a bien *deux personnes*, l'expéditeur qui envoie et l'expéditeur, en même temps destinataire, qui reçoit.

Au cas où le destinataire est distinct de l'expéditeur, s'il n'est pas personnellement partie au contrat, il y participe en tant que l'expéditeur le représente. Celui-ci, en effet, par cela seul qu'il stipule tant au nom du destinataire qu'en son nom propre, fait concourir ce dernier au contrat, et lui donne qualité pour agir directement contre le voiturier et obtenir de lui la complète exécution du contrat.

Ce contrat, qui répond à des nécessités économiques d'ordre général, a dû exister toujours ; mais, peu développé à l'origine, il est allé sans cesse grandissant et prenant une importance de plus en plus considérable avec la civilisation et le progrès.

« Les peuples, comme les individus, ne sauraient vivre longtemps de leur propre substance », a dit M. Jules Roche ;¹ et, comme les transports permettent et facilitent précisément l'échange des substances, les peuples n'ont pas vécu longtemps sans les utiliser.

1. Discours prononcé à Marseille le 9 oct. 1891.

Sans doute, la facilité et la rapidité des communications étaient moins grandes autrefois qu'aujourd'hui. Les transports se faisaient le plus souvent par voie de mer, et l'on ne comptait guère comme voyageurs que les personnages politiques, les aventuriers et les commerçants que poussait l'appât du gain.

Mais, aussi loin que nous remontions dans l'histoire des institutions juridiques des peuples, nous retrouvons des traces de l'existence des transports.

C'est ainsi qu'à Rome, nous en voyons parler au titre II, *locati conducti*, au *Digeste*, livre XIX, titre I, loi 11, § 3.

« *Qui vinum de Campania transportandum conduxisset,.... ex locato tenetur....* » — L. 13 pr. §§ 1 et 2; l. 25, § 7.

Les transports, pour la plupart, avaient alors lieu par voie de mer; mais les règles auxquelles était soumis le *magister navis* ne pouvaient être toutes étendues aux voituriers par voie de terre.

Nous devons noter encore qu'en droit romain, l'entrepreneur de transports était responsable des marchandises qui lui étaient confiées, comme il l'est encore chez nous, et que, le contrat de louage étant un contrat de bonne foi, le voiturier devait réparer le préjudice que le retard causé par sa faute avait fait à l'expéditeur. L'indemnité se réglait à l'amiable entre

les parties ; mais, au cas où elles n'auraient pu se mettre d'accord, on donnait à l'expéditeur l'action *ex locato* pour agir contre le voiturier, action au moyen de laquelle il pouvait obtenir du juge la fixation de l'indemnité à lui allouer.

En France, pendant longtemps, les particuliers remplirent eux-mêmes l'office des voituriers. Puis, le gouvernement, usant de l'un des attributs de la souveraineté, ¹ créa les messageries.

« On appelle messenger, dit Guyot, ² celui
« qui est établi pour porter ordinairement les
« paquets et hardes d'une ville à une autre, et
« qui a l'entreprise des coches et voitures
« publiques, et messageries, la charge et les
« fonctions de messenger avec les droits qui y
« sont attachés. »

Avant 1775, le privilège des voitures publiques était confié à la ferme générale des postes, qui les sous-affermait. Puis, un arrêté du Conseil du 7 avril 1775 réunit au domaine du roi l'exploitation des messageries.

Pendant la Révolution, les lois des 26-29 août 1790, art. 2, et du 25 vendémiaire an III accordèrent le droit d'exploitation des messageries à des particuliers, mais sous la régie de

1. Rép. Guyot et Merlin, v^o *Messageries*. — TROPLONG, *Louage*, n^o 897.

2. Répertoire de jurisprudence, v^o *Messageries*, p. 479.

l'État, qui finit même par ne se réserver que la perception d'un impôt du dixième. (Loi du 9 vendémiaire, an VI.) Seulement, on vit alors se produire une concurrence telle que la loi du 30 floréal de l'an XIII fut obligée d'interdire à l'avenir la fondation de nouvelles messageries sans l'autorisation du gouvernement. Enfin, la loi du 25 mars 1817, article 115, revint au principe de la liberté, sous l'obligation d'une déclaration annuelle et l'obtention d'une licence.

Tant que les particuliers remplirent eux-mêmes l'office de voituriers, le contrat de transport ne connut point de réglementation ; le transporteur était soumis aux règles du droit commun pour tout ce qui regardait l'exécution du contrat. Le contrat de transport présentait tous les caractères d'une convention ordinaire, d'une sorte de louage, l'une des parties s'engageant à faire parvenir la marchandise à destination dans un délai convenu, l'autre promettant de payer un prix à convenir.

Il existait donc, relativement aux transports, un régime de liberté justifié suffisamment par la concurrence, qui sauvegardait et l'intérêt public et l'intérêt commercial.

De bonne heure cependant, on songea à réglementer la responsabilité des entrepreneurs de transports.

Le premier pas dans cette voie date de l'édit de 1576.

Mais la nécessité de l'intervention de l'État se fit plus impérieusement sentir lors de l'établissement des chemins de fer.

C'est en 1820 que Birkinshaw rend pratique la construction des voies ferrées en inventant le rail en fer laminé d'une grande longueur ; Séguin, en 1825, imagine la chaudière tubulaire, et avec Stephenson, en 1829, on voit construire la première locomotive vraiment appelée à rendre des services.

Il est inutile d'insister sur l'importance des chemins de fer au point de vue économique : tout le monde la constate et la comprend sans qu'il soit nécessaire de la démontrer.

Les chemins de fer sont, pour le commerce des choses, ce que le télégraphe électrique est pour le commerce de la pensée. Ces merveilleux instruments de transport suppriment le temps et l'espace, les deux grands obstacles à l'échange des produits du sol et de l'industrie. Aussi ne faut-il pas s'étonner que l'agriculture et l'industrie, lorsqu'elles sont en souffrance, cherchent dans les voies ferrées un remède à leurs maux, et, lorsqu'elles sont prospères, un moyen d'expansion et de progrès. Comme le dit M. Batbie ¹,

1. *Traité de droit public et administratif*, t. 1, p. 128.

« le chemin de fer est aujourd'hui une voie de communication de première nécessité. Un État qui n'en aurait pas serait semblable à ce qu'était, il y a soixante ans, un pays sans routes. Il ne pourrait avoir ni commerce ni industrie, puisqu'il n'aurait pas de débouchés. »

Mais, si l'établissement des chemins de fer marquait un grand progrès au point de vue des transports et leur donnait un nouvel essor, il allait en changer aussi les conditions en faisant naître, au profit des Compagnies, un monopole qui découle d'un ensemble de faits économiques et de la nature même de leurs moyens de transport.

Les principes bien connus des articles 1782 — 1783 — 1784 — 1785 — 1786 et 2102, § 6, du Code civil, et ceux des articles 98 à 108 du Code de commerce, qui régissaient en 1807 le contrat du transport allaient, tout en continuant de rester en vigueur, se trouver maintenant insuffisants.

En effet, le droit exclusif d'exploitation, accordé aux Compagnies, aurait produit les abus les plus révoltants et les plus nuisibles à notre industrie, si, conformément au droit commun, la fixation du prix du transport avait été laissée à l'appréciation des parties : l'absence de concurrents aurait permis aux Compagnies d'élever ce prix sans limites, au détriment du

public, ou, au contraire, de l'abaisser en faveur de quelques individus privilégiés.

Dès lors, il fallait absolument éviter les abus qui auraient pu provenir du monopole, et l'intervention de l'État s'imposait pour protéger le public contre l'omnipotence des Compagnies.

La loi du 15 janvier 1845, les ordonnances de 1846, et depuis, bon nombre d'arrêtés ministériels vinrent suppléer à l'insuffisance des textes du Code civil et du Code de commerce, et, réglementant le mode d'exploitation des chemins de fer, ils ont déterminé les délais impartis pour le transport des marchandises, et subordonné à l'homologation de l'État la validité des tarifs que les Compagnies sont admises à percevoir.

D'un autre côté, l'État devait aussi sauvegarder les intérêts des Compagnies de chemins de fer, et les garantir contre les risques et l'aléa de l'exploitation. Son intervention se trouvait ainsi justifiée, disons plus, nécessitée par la protection qu'il devait aux intérêts également respectables, quoique opposés, du public et des actionnaires des chemins de fer, et nous devons reconnaître qu'il a su, par des mesures sages, écarter les dangers évidents que présentait en pratique le monopole des Compagnies.

Nous n'avons pas à étudier ici toute la législation spéciale que l'État a été amené à créer pour répondre à la fois aux besoins du public

et à ceux des Compagnies de chemins de fer : cela nous entraînerait trop en dehors du sujet que nous nous proposons de traiter, à savoir, les questions des délais et de la responsabilité qui découle des retards en matière de transports par chemins de fer.

Remarquons seulement, avant de terminer cette introduction, que, dans tout le cours de notre étude, deux intérêts rivaux vont se trouver continuellement en présence : celui des Compagnies de chemins de fer, d'un côté, et, de l'autre, celui du public. Ce sont là deux intérêts que, dans la théorie comme dans la pratique, il faut s'efforcer de concilier dans la mesure du possible.

Nous verrons, au cours de notre travail, comment, dans l'état actuel de la jurisprudence concernant la responsabilité des Compagnies au cas de retard, le juge a sauvegardé ces intérêts opposés.

Avec le développement incessant du commerce et de l'industrie, avec les découvertes de la science et les inventions qui se succèdent à tout instant, avec les facilités toujours croissantes des moyens de communication, et grâce aux chemins de fer, le contrat de transport verra ses applications se multiplier chaque jour ; et il est vraiment bizarre et surtout regrettable qu'en France, une matière aussi pratique et

aussi intéressante n'ait pas été traitée dans un titre spécial. Nous ne pouvons qu'émettre le souhait que notre législateur, suivant en cela l'exemple récemment donné par l'Allemagne, se décide à refondre et à réunir les dispositions de nos Codes en cette matière, sous un titre portant la rubrique « Du contrat de transport ».



ÉTUDE

SUR LES

DÉLAIS ET LES RETARDS

En matière de transports par chemins de fer.

Tout voiturier, par le seul fait qu'il accepte de transporter des marchandises, s'oblige en même temps à les faire parvenir à destination dans un délai convenu.

La responsabilité contractuelle se trouve encourue par lui, sans autre justification des faits qui la motivent, du moment que les marchandises arrivent en retard. C'est ce qu'expriment clairement les articles 1147 C. civ. et 97 C. com., ainsi conçus :

Art. 1147 C. civ. « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut

lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. »

Art. 97 C. com. « Il (le commissionnaire) est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée. »

C'est ce que l'on peut également conclure par argument *a contrario* de l'article 104 C. com. :

« Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard. »

Cet article signifie, en effet, que les Compagnies de chemins de fer sont responsables du transport et de la livraison des marchandises dans les délais qui leur sont impartis; et, sauf le cas de force majeure, elles sont responsables du retard par elles apporté dans la remise à destination, de la même manière et au même titre qu'un autre voiturier.

Tel est le point de départ du principe de la responsabilité des Compagnies pour cause de retard. Nous devons maintenant rechercher quand cette responsabilité sera engagée, c'est-à-dire quand il y aura retard.

Il y aura retard toutes les fois que les délais fixés par les règlements auront été dépassés, et

cela, sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse à cet égard. (D. 51.2.223.)

C'est qu'en effet, exerçant son droit de contrôle qui fait un contrepoids nécessaire au monopole des Compagnies, l'État a astreint celles-ci à effectuer les transports dans des conditions de temps déterminées par les tarifs et les divers autres règlements, au lieu de laisser à la discrétion des parties le soin de fixer les délais, comme au cas de transport par un voiturier ordinaire.

La théorie des délais, on le voit, se trouve de la sorte intimement liée à celle de la responsabilité pour cause de retard, puisque le retard n'est que le résultat de la non-observation des délais accordés aux Compagnies.

Aussi nous étudierons, dans une première partie, la théorie des délais ; notre seconde partie sera consacrée aux retards et à la responsabilité qui en est la conséquence.

PREMIÈRE PARTIE

DES DÉLAIS

Supposons qu'un colis a été remis au chemin de fer ; la Compagnie a enregistré le colis et établi, au choix de l'expéditeur, soit un récépissé, soit une lettre de voiture : le contrat de transport est formé, et c'est alors que va commencer le véritable rôle de la Compagnie, dont nous pouvons résumer ainsi les obligations :

1° Observer les clauses du cahier des charges et des tarifs dûment homologués ;

2° Effectuer le transport sans tour de faveur ;

3° Effectuer le transport dans les délais prescrits ;

4° Remettre au destinataire la chose expédiée.

Deux seulement de ces obligations se rapportent à notre sujet. La Compagnie est tenue d'observer les clauses du cahier des

charges et des tarifs dûment homologués : ce sont, en effet, le cahier des charges et les tarifs qui fixent les délais de transport; elle doit, en outre, effectuer le transport dans les délais prescrits.

Nous allons donc examiner, en premier lieu, comment les délais sont établis et quelle force obligatoire les règlements leur communiquent; puis, nous verrons à quel moment la Compagnie doit expédier les colis, quelle va être la durée du transport et dans quel délai la livraison doit être faite, trois questions qui résultent de la nature même du délai, puisque le délai n'est pas autre chose que le laps de temps imparti au voiturier pour expédier, transporter et livrer les marchandises qui lui ont été confiées. Enfin, nous parlerons des règles générales qui sont applicables à tous les délais.

D'où notre matière va se trouver ainsi divisée :

CHAPITRE I^{er}. — *Fixation des délais. — Caractère obligatoire que leur communiquent les règlements.*

CHAPITRE II. — *Des différentes sortes de délais.*

SECTION I^{re}. — Délais d'expédition.

SECTION II. — Délais de transport.

SECTION III. — Délais de livraison.

CHAPITRE III. — *Règles communes à tous les
délais.*

Nous y ajouterons un quatrième chapitre
relatif au transport des voyageurs.

CHAPITRE IV. — *Délais de transport des
personnes.*

CHAPITRE I^{er}

FIXATION DES DÉLAIS. — CARACTÈRE OBLIGATOIRE QUE LES RÈGLEMENTS LEUR COMMUNIQUENT

Investies qu'elles sont d'un véritable monopole, les Compagnies, « transporteurs nécessaires », auraient pu dicter en maîtresses leurs volontés au public ; aussi le législateur les a-t-il soumises à des règlements particuliers qui devaient avoir force de loi aussi bien pour elles que contre elles.

C'est ce que nous dit l'article 1786 du Code civil, qui est le texte fondamental en cette matière : « Les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, les maîtres de barques et navires, sont en outre assujétis à des règlements particuliers, qui font la loi entre eux et les autres citoyens. »

Parmi ces règlements particuliers, nous pouvons citer en première ligne le cahier des charges.

Le cahier des charges a été fait en exécution des articles 2 et 6 de la loi du 11 juin 1842, qui règle les conditions de l'exploitation. Il est le résultat d'une entente entre les Compagnies

concessionnaires et l'État, qui a stipulé tout à la fois en son nom et en celui du public, et ce, dans l'intérêt général. Le cahier des charges, intimement lié à la loi de concession, forme avec elle un tout indivisible et fait la loi des parties. C'est bien ce qui nous semble résulter de l'article 6 *in fine* de la loi du 11 juin 1842, qui, en parlant de la concession et de ses conditions dispose : « Ce bail réglera... les conditions de l'exploitation ; il sera passé.... par une loi. » Le cahier des charges a donc force de loi, et ses dispositions ont un caractère obligatoire. (En ce sens : Cass. 19 janvier 1858, D. 58. 1. 62 ; — 19 janvier 1870, D. 70. 1. 362 ; — 26 juillet 1871, D. 71. 1. 234 ; — 1^{er} décembre 1874, D. 75. 1. 231 ; — 15 novembre 1876, D. 77. 1. 71 ; — 14 mai 1878 S. 78. 1. 423 ; — 31 décembre 1879, D. 80. 1. 64.)

L'ordonnance royale du 15 novembre 1846, elle aussi, a édicté bon nombre de règles touchant l'exploitation des voies ferrées, règles parmi lesquelles nous remarquerons l'obligation pour les Compagnies de soumettre à l'approbation du ministre des Travaux publics « leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation. »

Or, comme certainement l'obligation pour le voiturier d'effectuer le transport dans des conditions de temps déterminées rentre dans l'exploitation commerciale, nous en concluons que

la détermination, la fixation d'un délai quelconque est soumise au contrôle et à l'approbation du ministre.

L'intervention de l'autorité supérieure, l'homologation, telle est donc la condition indispensable à la détermination d'un délai de transport. Et cette homologation ne doit pas se borner à être une simple formalité d'enregistrement : c'est, comme l'a dit en 1857 M. Rouher, alors ministre des Travaux publics, une véritable « approbation » donnée par l'État. Il est vrai qu'une lettre du ministre des Travaux publics en date du 30 avril 1873, adressée à la Chambre de commerce de Honfleur, dit manifestement le contraire : « Les Compagnies de chemins de fer ont la libre disposition de leurs tarifs, dans les limites déterminées par le cahier des charges. Dans cette situation, je ne pouvais refuser ma sanction au projet de la Compagnie de l'Ouest, et je viens de l'homologuer ; » mais rien n'est plus faux que cette opinion.

Au contraire, « le rôle du ministre, écrit Picard (*Traité des chemins de fer*, t. iv, p. 33), ne se borne pas à constater que les tarifs sont compris dans les limites fixées par les cahiers des charges ; il n'est point tenu de délivrer l'exequatur après cette constatation matérielle. Son droit et son devoir sont, au contraire, d'examiner la valeur du tarif, d'en peser les qualités

et les défauts, de s'assurer que les propositions de la Compagnie donnent satisfaction à l'intérêt public, et qu'elles ne sont pas de nature à créer une concurrence abusive au regard d'entreprises rivales de transports, et, dans le cas contraire, de refuser l'homologation, d'opposer son veto. » C'est, du reste, l'opinion qui a été formellement consacrée par une circulaire ministérielle en date du 29 avril 1878, adressée aux inspecteurs généraux du contrôle.

Aussi l'homologation va-t-elle avoir pour résultat de donner à l'application des délais un caractère très remarquable. Émanée du ministre dont elle est une approbation, elle imprime aux tarifs et règlements le caractère obligatoire; car, en communiquant aux actes homologués le caractère spécial d'actes administratifs, elle leur donne du même coup la force exécutoire : dûment homologués, ils feront désormais la loi des parties.

Obligatoires pour les expéditeurs et les destinataires comme pour les Compagnies, applicables à tous les transports quels qu'ils soient, les tarifs ne sont censés ignorés par personne, et aucune modification ne peut leur être apportée. Les délais qu'ils contiennent et qui sont fixés par les arrêtés ministériels ont donc seuls force de loi pour et contre les Compagnies concessionnaires. Aucune convention particulière

expresse ni tacite ne peut les modifier valablement ; et, quand il s'agira de calculer les délais, d'établir la preuve d'un retard, c'est de ces délais réglementaires seulement que les Compagnies et ceux qui traitent avec elles pourront se prévaloir. (En ce sens : Sarrut, n° 64 ; — Bédaride, t. 1, n° 36 ; — Blanche, n° 83 ; — Féraud-Giraud, t. 1, n° 412.) L'opinion de la jurisprudence sur ce point est fixée depuis longtemps d'une manière définitive : les arrêts des 5 mai et 16 juin 1869 en forment le point de départ.

La Cour de Limoges avait, par un arrêt définitif rendu le 24 mai 1867, condamné la Compagnie d'Orléans à payer des dommages-intérêts, bien qu'elle n'eût pas dépassé les délais réglementaires, en se fondant sur ce qu'une convention tacite pouvait les modifier parfaitement, et que, loin de présenter un caractère illicite, ces modifications, apportées du consentement des parties contractantes, trouvaient dans la force même des choses leur raison d'être et leur justification.

La Compagnie se pourvoit en Cassation, et l'arrêt de la Cour suprême casse, avec raison, les décisions des premiers juges et de la Cour de Limoges :

« Vu les articles 6, 7, 8, 9 et 10 de l'arrêté ministériel du 15 avril 1859 et celui du 26 décembre 1857 ;

« Attendu que les articles 6, 7, 8 et 9 de l'arrêté ministériel du 15 avril 1859 accordent aux Compagnies de chemins de fer, pour le transport des marchandises qui leur sont confiées, des délais calculés sur les distances à parcourir et sur la nature des objets à expédier, et que l'article 10 dispose que ces délais sont seuls obligatoires pour les Compagnies... ;

« Attendu qu'une semblable convention, qu'elle soit tacite ou formelle, serait contraire au principe absolu d'égalité qui régit et domine la matière des transports par chemins de fer... casse... »

Pourtant, la Cour de cassation elle-même paraissait auparavant avoir adopté la solution contraire; car, d'une part, la Chambre des requêtes avait expressément décidé que les Compagnies peuvent prendre, envers un expéditeur, l'engagement de ne pas user des délais réglementaires, pourvu que l'expédition ait lieu par un train ordinaire, sans diminution de prix ni tour de faveur. (Req. 30 décembre 1857, D. 58, 1, 395) et d'autre part, la Chambre civile avait rendu plusieurs arrêts motivés, par ce que l'existence de semblables engagements ne pouvait résulter, soit des usages de la Compagnie, soit de prétendus contrats tacites, sans se fonder jamais sur l'illégalité et la nullité de ces conventions. (Civ. cass. 19 jan-

vier 1858, D. 58, 1, 62. — 8 avril 1867, D. 67, 1, 112. — 31 juillet 1867, D. 67, 1, 341. — 16 mars 1869, D. 69, 1, 84.)

Quels motifs ont donc poussé la Cour de cassation à proclamer le principe de l'immuabilité absolue des arrêtés ministériels ?

Il est d'abord un fait certain : c'est que, si les Compagnies jouissent en fait d'un monopole exorbitant, il n'en est pas moins vrai que « les chemins de fer font essentiellement partie du domaine public, et qu'ils ne peuvent et ne doivent être exploités que dans l'intérêt de tous ». (Préambule de l'ordonnance du 15 novembre 1846.)

Or, l'intérêt public exigeait que tous ceux qui auraient recours aux chemins de fer pour leurs transports, fussent traités de la même manière par la Compagnie : l'intérêt public exigeait l'égalité pour tous. Mais, pour assurer cette égalité, il fallait l'intervention de l'État ; il fallait que celui-ci fixât d'une façon immuable les conditions du contrat de transport, et que ces conditions, une fois fixées, fussent obligatoires pour tous, afin de n'être pas illusoire en pratique.

Voilà pourquoi la Cour de cassation a décidé que les délais établis par les arrêtés ministériels ont force de loi, et que nul ne peut les modifier ; car permettre un changement dans la déter-

mination des délais, c'est aller contre l'intérêt public et contre la législation même des chemins de fer. (Féraud-Giraud, *Code des Transports*, t. 1, n° 22 ; — Cass. 19 janvier 1858, D. 58, 1, 62. — 17 août 1864, D. 64, 1, 381. — 13 février 1867, D. 67, 1, 71. — 22 décembre 1868, D. 69, 1, 79. — 16 mars 1869, D. 69, 1, 184. — 19 janvier 1870, D. 70, 1, 362. — 31 décembre 1873, D. 73, 1, 242. — 3 mars 1874, D. 75, 1, 171. — 3 août 1877, D. 79, 1, 235. — 14 mai 1878, S. 78, 1, 423. — 14 janvier 1880, D. 80, 1, 160. — 23 août 1882, D. 83, 1, 128. — 13 août 1884, D. 85, 1, 178. — 28 janvier 1885, S. 85, 1, 501. — 8 août 1887, D. 88, 1, 388. — 13 août 1888, D. 89, 1, 142. — 6 mars 1889, D. 89, 1, 235. — 11 décembre 1889, D. 90, 1, 372. — 21 janvier 1890, D. 90, 1, 320. — 12 mars 1890, D. 90, 1, 370. — 5 novembre 1890, D. 90, 1, 358. — 29 décembre 1890, D. 92, 1, 317. — 8 décembre 1891, D. 92, 1, 301. — 17 février 1892, D. 93, 1, 155. — 26 juin 1893, S. 95, 1, 43. — 13 février 1895, S. 95, 1, 190. — 5 juillet 1895, *Pand. pér.*, 95, 1, 330. — 25 juillet 1895, S. 95, 1, 510.)

La violation de ces délais établis par les arrêtés ministériels entraînera du reste une sanction pénale. Un arrêt de la Cour de cassation, en date du 16 décembre 1882, constate que le cahier des charges du 11 avril 1857, annexé à la convention intervenue le même jour entre

le ministre des Travaux publics et la Compagnie d'Orléans, a été approuvé comme elle par la loi de concession, et le décret du 19 juin 1857 dit que « les actes ainsi régulièrement approuvés » ont force légale, et qu'ils créent entre la Compagnie et ceux qui traitent avec elle des obligations réciproques, dont l'observation est garantie par la sanction pénale de la loi du 15 juillet 1845. » (Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, n° 342.) Cette sanction pénale est suffisamment justifiée par la seule considération que sa non-existence eût permis aux Compagnies de favoriser impunément certaines personnes à l'exclusion des autres, et de violer le principe de l'égalité de traitement pour tous, principe qu'a établi l'ordonnance de 1846.

Ainsi, les délais sont toujours obligatoires : de là vont découler un certain nombre de conséquences intéressantes :

1° L'interdiction d'apporter aucune modification aux délais par des conventions particulières emporte, pour la Compagnie, le droit à la durée intégrale du délai pour le transport, alors même que, par une convention soit expresse, soit tacite, elle aurait renoncé au bénéfice de ces délais pour une cause ou pour une autre.

La nature fragile et périssable de la marchandise, l'usage auquel elle est destinée, rien ne saurait valider la renonciation de la Compa-

gnie à se prévaloir des délais qui lui sont accordés : son engagement demeure toujours illicite.

C'est ainsi qu'il faudrait décider qu'une Compagnie de chemins de fer n'est pas en faute, et ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts pour retard, sous le prétexte que les objets transportés étaient destinés à un repas et qu'ils sont arrivés après, pourvu d'ailleurs que les colis soient parvenus à destination dans les délais réglementaires. (Cass., 25 octobre 1886, D. 87, 1, 477.)

Mais, de ce qu'elle est en droit d'user de la totalité du délai, il ne faut pas conclure que ce soit pour elle une obligation de ne livrer la marchandise qu'à l'expiration de ce délai. L'objet, par exemple, a été transporté plus rapidement que l'expéditeur ne pouvait l'exiger : la Compagnie pourra parfaitement le mettre à la disposition du destinataire avant l'expiration des délais. C'est une solution qu'on ne saurait blâmer, surtout dans le cas où les marchandises sont susceptibles de détérioration rapide, et pourvu que la Compagnie n'use pas de cette faculté pour favoriser telle ou telle personne, et violer le principe de l'égalité pour tous qui doit exister dans les transports.

2° Si un expéditeur vient réclamer des dommages-intérêts en se basant sur ce qu'il a été

induit en erreur par des renseignements faux qu'il a reçus d'un agent de la Compagnie, sa demande devra être rejetée quand bien même il alléguerait qu'il n'aurait pas expédié son colis, si les renseignements avaient été autres que ceux qui lui ont été donnés. L'expéditeur a été mal renseigné, soit ; mais on peut lui répondre que les arrêtés ministériels qui fixent les délais ont force de loi, que personne n'est censé les ignorer, et que, d'ailleurs, ces arrêtés étant livrés à la publicité, il n'avait qu'à consulter les conditions d'application des tarifs généraux, au lieu de se fier aux renseignements donnés par un employé qui est sujet à se tromper. (Cass., 16 juillet 1872, S. 72, 1, 301. — 25 octobre 1886, *Pandectes fr. pér.*, 88, 1, 290. — 21 janvier 1901.)

3° Le fait par un chef de gare d'avoir formellement promis de faire partir un objet par le premier train, alors que cet objet avait été remis à la gare, présenté et enregistré moins de trois heures avant le départ de ce train, ne saurait engager la Compagnie au cas de non-accomplissement de cette convention, ni donner de ce chef à l'expéditeur une action contre la Compagnie. En effet, d'après les termes mêmes de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, « les animaux, denrées, marchandises et objets « quelconques à grande vitesse, seront expé-
« diés par le premier train de voyageurs com-

« prenant des voitures de toutes classes et
« correspondant avec leur destination, pourvu
« qu'ils aient été présentés à l'enregistrement
« trois heures avant l'heure réglementaire du
« départ de ce train, faute de quoi ils seront
« remis au départ suivant. »

Par conséquent, si la Compagnie a expédié les marchandises par le premier train comprenant des voitures de toutes classes, alors que ces marchandises avaient été présentées à l'enregistrement moins de 3 heures avant le départ de ce train, elle aura droit, pour la livraison, à un délai courant seulement à partir de l'arrivée du second train, et non pas à partir de l'arrivée du premier train, qui a pourtant, en fait, transporté ces marchandises. (Cass., 22 août et 30 novembre 1870, S. 71, 1, 59 et D. 70, 1, 405.)

4° Quand les colis sont présentés à l'enregistrement après l'heure de la fermeture de la gare, ils sont censés n'avoir été apportés qu'à l'heure de l'ouverture le lendemain, et c'est seulement à partir de cette heure que les délais commencent à courir au regard de la Compagnie. Un colis apporté à la gare pendant la nuit ne devra donc être expédié que le matin, 3 heures après l'ouverture de la gare, ouverture qui a lieu à 6 heures au plus tard en été et à 7 heures au plus tard en hiver. (Article 5, arrêté ministériel du 12 juin 1866.)

5° On ne saurait être fondé à demander des dommages-intérêts à une Compagnie, dès lors qu'elle ne dépasse pas les délais, pour le seul motif qu'habituellement elle n'use pas de la totalité des délais pour les transports de même nature et de même provenance. Si, en effet, jusqu'ici la Compagnie n'a pas usé de la totalité des délais, et si elle a livré les marchandises avant leur expiration, il ne s'ensuit nullement qu'elle soit obligée à le faire. L'usage, pas plus qu'une convention, ne peut prévaloir contre les arrêtés ministériels et empêcher le retour des tarifs légaux. (Cass., 27 mars 1866, S. 66, 1, 195 et D. 66, 1, 150. — 18 décembre 1867, S. 68, 1, 126 et D. 67, 1, 474. — 26 juillet 1871, S. 71, 1, 58 et D. 71, 1, 234.)

Au contraire, nous savons qu'elle a le droit d'user du délai en entier, et, si elle ne l'a pas fait d'ordinaire, ni l'expéditeur ni le destinataire n'ont cependant acquis contre elle un droit dont ils puissent se prévaloir, même dans un cas identique aux précédents. (D. 69, 1, 304. — D. 70, 1, 362. — D. 72, 1, 439.)

CHAPITRE II

DES DIFFÉRENTES SORTES DE DÉLAIS

SECTION I^{re}

Délai d'expédition

On appelle délai d'expédition le temps dans lequel les Compagnies doivent mettre en route les marchandises que l'expéditeur leur a confiées pour les transporter.

Sa fixation n'a pas été laissée à la volonté des parties. L'article 50 du cahier des charges pose les principes généraux. Nous verrons que les délais d'expédition diffèrent suivant que l'envoi est fait en grande ou en petite vitesse.

§ 1^{er}

GRANDE VITESSE

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse sont expédiés dans les délais fixés par les arrêtés ministériels

des 12 juin 1866, 6 décembre 1873, 3 novembre 1879 et 14 février 1881, dont extraits ci-après (Art. 55 du Tarif général G. V.) :

ARTICLE 2. — « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant l'heure réglementaire du départ de ce train ; faute de quoi ils seront remis au départ suivant.

« Toutefois, cette prescription n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains poste, dans lesquels les Compagnies admettent exceptionnellement des voitures de 2^e et 3^e classe, et qui auront été nommément désignées, tant sur les livrets soumis, lors des changements de service, à l'approbation ministérielle, que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissance du public.

« Les Compagnies pourront être autorisées, sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express ou poste, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues. »

ARTICLE 5. — « Du 1^{er} mars au 30 septembre,
« les gares seront ouvertes, pour la réception...
« des marchandises à grande vitesse, à 6 heures
« du matin au plus tard, et fermées, au plus
« tôt, à 8 heures du soir.

« Du 1^{er} octobre au 31 mars, elles seront
« ouvertes à 7 heures du matin au plus tard,
« et fermées, au plus tôt, à 8 heures du soir...»

Le délai de 3 heures entre le moment de l'enregistrement du colis par l'expéditeur et celui du départ du train a été avec raison trouvé trop long. « Pour le plus grand nombre
« de gares, a dit la Commission d'enquête de
« 1863, le délai réglementaire d'une heure
« devrait faire la règle générale, et un délai
« plus long, 3 heures au plus, devrait être ré-
« servé exclusivement aux gares de Paris et
« d'un petit nombre de très grandes villes, dans
« lesquelles une quantité souvent considérable
« de colis sont présentés au dernier moment.
« En outre, les Compagnies ne devraient regar-
« der que comme des limites ces délais régle-
« mentaires. »

Malheureusement, ces propositions faites par la commission d'enquête n'ont pas abouti. Cependant, une décision ministérielle du 9 septembre 1864 a autorisé la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à réduire à 2 heures, pour les expéditions composées d'un seul colis et

pesant 10 kilogrammes au plus, l'intervalle compris entre la remise aux gares d'expéditions de messagerie ou de finance et l'heure réglementaire du départ du train auquel ces expéditions sont destinées. (C. A., p. 313, note 4.) Mais, hors cette exception, pour toutes les gares, l'intervalle de 3 heures entre l'enregistrement et le départ réglementaire du train est un délai de droit pour les Compagnies. Toutefois, nous nous empresserons d'ajouter que, si diminuer cet intervalle est une simple gracieuseté de la part des Compagnies, en fait, du moins elles le font souvent, et, sauf le cas d'encombrement, il est rare de voir renvoyer au deuxième train les marchandises présentées à l'enregistrement moins de 3 heures avant l'heure réglementaire du départ du premier train.

Mais, dans tous les cas, que la Compagnie ait ou n'ait pas usé de la totalité du délai d'expédition qui est uniquement établi en sa faveur, le délai de livraison ne courra qu'à partir de l'arrivée du train réglementaire et non de celle du train qui a effectué le transport. (Cour cassation, 22 août et 30 novembre 1870, S., 71, 1, 59 et D., 70, 1, 405.)

Ainsi donc, une fois les 3 heures réglementaires écoulées depuis l'enregistrement, le premier train correspondant avec la destination des marchandises les emportera, pourvu cepen-

dant, nous dit l'article 2, qu'il comprenne « des voitures de toutes classes ». Seuls, les trains omnibus ou mixtes font le service des transports à grande vitesse, et, par conséquent, ceux composés uniquement de voitures de 1^{re} classe, ou bien de 1^{re} et 2^e classe, trains postes ou trains express, ne se chargeront jamais du transport des marchandises. On peut facilement en trouver l'explication dans quelques considérations tirées de l'exploitation technique des chemins de fer.

Les trains rapides, express et poste, en effet, marchent à une vitesse de 60 à 75 kilomètres à l'heure, les trains directs font 50 à 55 kilomètres, les trains omnibus 40 à 50 kilomètres, et les trains mixtes 35 à 45 kilomètres à l'heure.

Ces vitesses sont souvent beaucoup dépassées par les trains en retard, les mécaniciens ayant la faculté d'augmenter de moitié leur vitesse normale pour rattraper le temps perdu. (Art. 21 du règlement des mécaniciens du Nord.) Ainsi, il n'est pas rare de voir un express lancé à une vitesse de 90 et même 100 kilomètres sur une pente et dans une section où une grande longueur peut être franchie sans arrêt. Il ne faut donc pas, par une charge inutile, ralentir l'allure des trains express ni leur faire prolonger leur temps d'arrêt dans les gares pour l'embarquement et le déchargement des marchandises. On

s'exposerait à augmenter encore des retards déjà trop fréquents, et cette raison suffit, il nous semble, à justifier la défense de faire par ces trains les expéditions en grande vitesse. Mais cette prohibition ne s'applique pas aux petits colis; la disposition finale de l'art. 2 en permet le transport par les trains express si les Compagnies en font la demande.

Le cahier des charges ne fixant pas le poids maximum des colis que les Compagnies pouvaient expédier par les trains express, des difficultés ont été soulevées sur ce point. La Compagnie P.-L.-M. n'admit pas dans ces trains les expéditions dont le poids excédait 10 kilogrammes, quel que fût le nombre des colis qui les composaient. Elle ne fit exception que pour les journaux, dont elle accepta le transport en un seul paquet dont le poids ne serait pas supérieur à 50 kilogrammes.

Un jugement du Tribunal de commerce de la Seine, en date du 16 août 1858, condamna cette fixation d'un maximum de 10 kilogrammes pour les expéditions en grande vitesse par les trains express : « C'était, disait-il, faire un règlement arbitraire des tarifs, violer les conditions d'égalité, et supprimer, au moins dans une certaine mesure, l'utilité du groupage. » Nombre de tribunaux s'étaient rangés au même avis. Mais alors, autant valait permettre le transport

par les trains poste de toutes marchandises, car où devait-on s'arrêter et quel poids maximum fallait-il déterminer ? Fort heureusement, en employant l'expression « petits colis », l'arrêt du 12 juin 1866 a réparé *l'omission du cahier des charges au moins en partie* ; car, en fait, on ne peut regarder comme petits colis que ceux dont le poids est peu considérable, c'est-à-dire que l'on peut considérer ce maximum de 10 kilogr., fixé par la Compagnie P.-L.-M., comme étant le maximum vrai des colis *que peut transporter un train express ou un train poste*.

Ajoutons enfin, pour terminer cette matière des délais d'expédition en grande vitesse, qu'en vertu de l'article 5 de ce même arrêté, si la Compagnie reçoit des marchandises la nuit, à une heure où la gare est régulièrement fermée, elle a le droit de ne les faire partir que par le premier train contenant des voitures de toutes classes partant 3 heures après l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Ainsi, le 1^{er} avril, un colis est remis à 9 heures du soir pour être expédié en grande vitesse ; la gare est régulièrement fermée et le délai d'expédition ne courra qu'à partir de l'heure réglementaire d'ouverture de la gare, soit 6 heures du matin à cette époque.

§ 2

PETITE VITESSE

D'après l'article 48 du tarif général P. V., les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels du 12 juin 1866, 3 novembre 1879 et 29 décembre 1886 dont extraits ci-après.

ARTICLE 6. — « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

ARTICLE 9. — « Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre sans solution de continuité, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois. »

C'est ainsi qu'un colis remis dans la journée du lundi, doit partir entre l'heure de minuit qui commence le mardi et l'heure de minuit qui commence le mercredi, car le jour réservé à l'expédition court de l'heure de minuit qui suit la remise du colis à l'heure de minuit suivante :

ARTICLE 13. — « Du 16 mars au 15 octobre,
« les gares seront ouvertes, pour la réception ou
« la livraison des marchandises à petite vitesse,
« à 6 heures du matin, au plus tard, et fermées,
« au plus tôt, à 6 heures du soir. »

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront
« ouvertes à 7 heures du matin au plus tard et
« fermées au plus tôt à 5 heures du soir. »

« Par exception, les dimanches et jours
« fériés, les gares des marchandises à petite
« vitesse seront fermées à midi, et les livraisons
« restant à faire avant la fin de la journée,
« seront remises à la première moitié du jour
« suivant. »

Et la tendance générale est à l'extension de cette exception et à l'application, le dimanche, du repos des employés pour la petite vitesse.

En effet, le ministre, dans une circulaire du 8 octobre 1892, a soulevé la question de la fermeture complète les dimanches et jours fériés des gares de la petite vitesse.

« Il résulte, dit-il, des renseignements que
« j'ai reçus au sujet de l'exécution de l'arrêté
« du 9 mai 1891, qui a prescrit la fermeture
« des gares de marchandises, à partir de 10
« heures du matin les dimanches et jours de
« fête, d'une part, que la mesure n'a soulevé
« aucune difficulté sérieuse, mais que d'autre
« part, elle ne paraît pas avoir sensiblement

« augmenté les heures de repos accordées aux
« agents des Compagnies. Dans cette situation,
« j'ai dû me demander s'il ne conviendrait pas
« de prendre des mesures plus efficaces, telles,
« par exemple, que la fermeture complète des
« gares de petite vitesse, les dimanches et
« jours de fêtes, et je viens vous prier de
« vouloir bien étudier la question. Je vous
« serai obligé de me faire connaître le plus
« promptement possible les dispositions qu'il
« vous paraîtrait utile d'adopter, et les incon-
« vénients qui pourraient résulter de l'appli-
« cation de cette mesure. »

Nous ne nous étendrons pas davantage sur cette matière; nous savons déjà qu'il est interdit à la Compagnie, même d'accord avec l'expéditeur, d'allonger ou de raccourcir ces délais, soit par une convention expresse, soit par une convention tacite. Quelle qu'elle soit, cette convention serait radicalement nulle. (Cassation, 3 et 17 mai 1882, D. 83, 1, 21. — 23 août 1882, D. 83, 1, 127. — 17 juillet 1883, D. 84, 5, 66.)

Pour finir ce sujet des délais d'expédition, nous n'avons plus qu'un mot à dire sur l'enregistrement des bagages.

Suivant MM. Bebel et Juge (*Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, p. 273), on est convenu de désigner sous la dénomination de bagages, les malles, porte-

inanteaux, sacs de nuit et généralement tous les colis qui font route avec les voyageurs auxquels ils appartiennent et qui doivent leur être remis à l'arrivée. (*Conf. Palaa*, t. 1, p. 179.) Il faudrait donc entendre par bagages tous les colis spéciaux nécessaires à la personne du voyageur pendant la durée ou pour l'accomplissement du voyage entrepris. (Tribunal de commerce de la Seine, 22 novembre 1883. — *Journal des Tribunaux de commerce* 1884, p. 529. Cassation, 4 mars 1874, D. 74, 1, 245.)

Mais en fait, la jurisprudence comprend sous ce nom tous les objets ou marchandises que le voyageur transporte avec lui, pourvu qu'ils ne soient pas de trop grandes dimensions ou de poids excessif. — (Nîmes, 6 août 1875, S. 77, 2, 270. — Paris, 1^{er} février 1886, S. 86, 2, 69. — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. 1, n° 967, p. 512.)

Les bagages ne figurent pas, dans les énumérations des objets transportés en grande vitesse, dans les articles 50 du cahier des charges et 55 du tarif général G. V. ; par suite, les délais imposés par ces articles ne leur sont pas applicables.

Tout voyageur a droit au transport gratuit avec lui de 30 kilogr. de bagages.

A quel moment devra-t-il les faire enregistrer ?

Dans toutes les gares, dès que la distribution des billets commence, le bureau de l'enregistrement est ouvert. Deux minutes au plus tôt après l'heure fixée pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages, ce bureau est fermé. (Tarifs généraux des chemins de fer de l'État, art. 1.)

C'est donc dans ce délai, et dans ce délai seulement, que le voyageur aura le droit de faire enregistrer ses bagages.

C'est ce qui résulte de l'article 13, chap. 2, section 1, § 1, du tarif général G. V., ainsi conçu :

« L'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse dans toutes les gares et stations
« deux minutes au plus tôt, après l'heure fixée
« par l'article 5, pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des
« bagages » (c'est-à-dire 13 ou 3 minutes avant le départ du train, suivant que la station est ou n'est pas classée parmi les grandes gares).

La Compagnie doit transporter, dans le même train que le voyageur qui les emporte avec lui, tous les bagages qu'il a présentés à l'enregistrement avant la fermeture du bureau. Telle est, en effet, l'intention du voyageur qui veut les conserver à sa disposition jusqu'à son départ pour les reprendre aussitôt à son arrivée ; autrement, il les expédierait, soit en grande, soit en petite vitesse.

Et, s'il les présente à l'enregistrement après la fermeture du bureau, il ne pourra plus les faire expédier qu'en grande ou en petite vitesse. (Tarifs généraux des chemins de fer de l'État, art. 41.)

SECTION II

Délais de transport et de transmission

Les délais de transport comprennent tout le temps consacré à faire parvenir la marchandise de la gare expéditrice à la gare destinataire.

Les délais de transport fixés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 modifié, sont variables suivant qu'il s'agit de transports par grande ou petite vitesse ; ils varient aussi suivant les lignes.

Les délais de transport proprement dits doivent être augmentés des délais de transmission. Ces sortes de délais sont accordés aux Compagnies pour compenser la perte de temps qu'entraîne le transbordement des marchandises d'un réseau sur un autre. Ils sont plus ou moins longs suivant que les deux réseaux se rejoignent ou non dans une gare commune. Nous verrons donc les délais de transport et de transmission : 1° pour la grande vitesse, et 2° pour la petite vitesse.

§ 1^{er}

GRANDE VITESSE

Si le transport ne doit s'effectuer que sur un seul réseau, la durée normale du trajet est celle du parcours du train. (Arrêté ministériel du 15 avril 1859, article 5.)

Mais, quand la marchandise à transporter doit changer de réseau, il faut y ajouter un délai de transmission.

L'arrêté du 12 juin 1866 reproduit sur ce point les dispositions de l'arrêté de 1859.

D'après cet arrêté, il faut, pour ces marchandises changeant de réseau, faire une distinction :

1° « Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai. »

2° « Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité

« dans deux gares distinctes *en communication*
« *par rails*, sera de 6 heures, non compris le
« temps pendant lequel les gares sont fermées,
« conformément aux 2^e et 3^e paragraphes de
« l'article 5.

« Un délai plus long pourra être accordé par
« le ministre des Travaux publics pour les
« diverses gares de chaque réseau, sur la pro-
« position des inspecteurs généraux du con-
« trôle, les Compagnies entendues, sans toute-
« fois pouvoir dépasser le maximum de 8
« heures. » (V. Dalloz, J. G., *Supplément*
au Répertoire, Voirie par chemins de fer,
n° 563.)

D'après l'article 3 *in fine* : « Entre les diverses
« gares de Paris formant têtes de ligne, le
« délai de transmission est de 8 heures jusqu'à
« ce que le service de la grande vitesse entre
« ces gares ait été organisé sur le chemin de
« fer de ceinture. »

Vu les termes généraux de l'arrêté, ce délai
de 8 heures pour la transmission existe entre
toutes les gares de Paris formant têtes de ligne,
qu'elles appartiennent à deux Compagnies dif-
férentes, comme les gares du P.-L.-M. et celle
de l'Ouest, ou bien à une seule Compagnie,
comme les gares Montparnassé et Saint-Lazare.
(Cass., 2 février 1870, S. 70. 1. 171 et D. 70. 1.
149.)

Le changement de réseau exerce, on le voit, une influence sur les délais de transport.

Prenons un exemple : un colis est remis à 8 heures du matin à Caen pour être expédié à Tours en grande vitesse. Le colis part de Caen à 1 heure 41 de l'après-midi et arrive au Mans à 6 heures du soir, où il est remis par la Compagnie de l'Ouest à la Compagnie d'Orléans ; celle-ci n'est tenue de faire partir le colis que par le premier train partant du Mans, à destination de Tours, 8 heures après....., c'est-à-dire que le colis partira à 2 heures 15 du matin, et arrivera à Tours à 4 heures 45 du matin par le premier train contenant des voitures de toutes classes.

Les seuls trains dont les expéditeurs puissent réclamer l'usage, en cas de transmission de marchandises d'un réseau à l'autre, sont ceux qui sont mentionnés aux affiches placées dans les gares et indiquant les ordres de service approuvés par le Ministre. (D. P., 72.1.316.)

Évidemment, ces délais de transmission sont accordés aux Compagnies en vue des opérations que nécessite le transbordement des marchandises d'un réseau sur un autre.

L'arrêté du 15 avril 1859 parlait du passage d'une ligne sur une autre, et on s'était demandé si les délais de transmission devaient être accordés lorsque les deux lignes étaient exploitées

par la même Compagnie, ou seulement lorsqu'elles étaient exploitées par des Compagnies différentes. L'arrêté de 1866, en employant le mot réseau, a tranché cette difficulté. (Sarrut, n° 408.) — Si donc, pour une raison quelconque, le transbordement n'a pas eu lieu au point de transit, le délai de transmission sera-t-il néanmoins de rigueur, et la Compagnie pourra-t-elle s'en prévaloir ?

Il semble bien que, dans ce cas, le délai de transmission n'a pas sa raison d'être, puisqu'il n'y a pas transbordement effectif d'un réseau à l'autre.

Une espèce rendra la question plus sensible. Pour aller du réseau de la Compagnie de la Vendée sur celui de la Compagnie d'Orléans, les marchandises doivent passer par Napoléon-Vendée, qui est la gare commune de ces deux Compagnies, et par conséquent, la Compagnie d'Orléans a droit au délai de transmission pour le transport d'un colis venant de la ligne de la Vendée. Mais, pour éviter les embarras du transbordement, la Compagnie d'Orléans envoie ses wagons jusqu'aux Sables-d'Olonne chercher les marchandises qui lui sont expédiées ; de sorte qu'en fait, il n'y a pas transbordement dans la gare de Napoléon-Vendée. Aussi le Tribunal des Sables-d'Olonne avait-il, par un jugement du 30 août 1870 (*Bulletin annoté des*

chemins de fer en exploitation, de Lamé-Fleury, 1873, p. 118), refusé à la Compagnie d'Orléans le bénéfice du délai de transmission, pour ce motif que « ce délai de 3 heures n'est accordé que pour la transmission des marchandises du réseau qui les a apportées au réseau qui doit les expédier, quand il y a réellement transmission d'une ligne à une autre, tandis que ce délai ne peut être invoqué quand la Compagnie intermédiaire charge elle-même les wagons à leur départ, puisque, dans ce cas, il n'y a point à les transmettre d'une Compagnie à une autre ».

Le Cour suprême a justement cassé ce jugement. Peu importe que les wagons d'une compagnie aient circulé sur la ligne d'une compagnie voisine ; l'article 50 du cahier des charges et l'article 3 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 sont généraux et ne distinguent pas ; il faut et il suffit que les marchandises aient passé d'un réseau sur un autre.

« Attendu, dit l'arrêt, que la disposition ci-dessus visée (art. 3 arrêté ministériel du 12 juin 1866) est conçue en termes généraux qui ne comportent nullement l'exception admise par le jugement, casse..., etc. (Cassation 29 avril 1873, S. 73, 1, 415 et D. 73, 1, 238.)

§ 2

PETITE VITESSE

ARTICLE 7. — « La durée du trajet, pour
« les transports à petite vitesse, sera calculée à
« raison de 24 heures (c'est-à-dire par jour
« commençant et finissant théoriquement à mi-
« nuit), par fraction indivisible de 125 kilo-
« mètres.

« Ne seront pas comptés les excédents de
« distance jusques et y compris 25 kilomètres.
« Ainsi, 150 kilomètres compteront comme 125,
« 275 comme 250, etc. »

L'article 50 du cahier des charges fixe le maximum de durée du trajet à 125 kilomètres par vingt-quatre heures ; les arrêtés ministériels ont donc augmenté le parcours par vingt-quatre heures et ainsi diminué les délais ; mais, sur certaines lignes, on a fait plus encore :

ARTICLE 8. — « Sur les lignes ou sections
« de réseau désignées à la suite du présent
« paragraphe, et dans les deux sens, tant pour
« les parcours partiels que pour le parcours
« total, la durée du trajet sera réduite à 24
« heures par fraction indivisible de 200 kilo-
« mètres pour les animaux, ainsi que pour les
« marchandises taxées aux prix de la première,

« de la deuxième, de la troisième et de la quatrième série des tarifs généraux de chaque compagnie, conformément à la classification approuvée par décision ministérielle du 17 avril 1879, et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la quatrième série sur la demande des expéditeurs.

- « Réseau du Nord. . Ligne de Paris à Boulogne.
» de Paris à Calais.
» de Paris à Dunkerque.
» de Paris à Lille et Mouscron.
» de Paris à Lille et Baisieux.
» de Paris à Valenciennes et Quiévrain.
» de Paris à Erquelines.
» de Paris à Cambrai et à Somain.
» de Paris à Arras et à Béthune.
» de Paris à Hazebrouck.
» de Rouen à Lille.
» d'Amiens à Ormoy, par Estrées-St-Denis.
» de Paris à Anor.
» d'Amiens à Laon.

- « Réseau de l'Est . . Ligne de Paris à Igney-Avri-
court.
» de Paris à Pagny-sur-
Moselle. .
» de Paris à Belfort.
» de Paris à Givet.
» de Laon à Givet.
» de Givet à Nancy.
» de Laon à Is-sur-Tille.
- « Réseau de l'Ouest. Ligne de Paris au Havre.
» de Paris à Cherbourg.
» de Paris à Brest.
» de Paris à Granville.
» de Paris à Dieppe par
Pontoise.
» de Serquigny à Rouen.
» du Mans à Mézidon.
» du Mans à Angers.
- « Réseau d'Orléans . Ligne de Paris à Bordeaux
(Bastide St-Jean ou
transit).
» de Paris à Agen.
» Ligne de Paris à Sain-
caize.
» de Paris à Nantes et
à St-Nazaire.
» de Paris à Toulouse.
» de Paris à Montluçon.
» du Mans à Bordeaux.

« Réseau d'Orléans . Ligne du Mans à Saincaize.

- » du Mans à Gannat.
- » de Nantes à Saincaize.
- » de Nantes à Gannat.
- » de Bordeaux à Gannat.
- » de Bordeaux à Toulouse, par Périgueux.
- » de Montluçon à Moulins.

« Réseau P.-L.-M. . . Ligne de Paris à Marseille et à Nice.

- » de Paris à Nîmes, par Clermont.
- » de Saint-Germain-des-Fossés à Lyon, par Tarare et par Saint-Étienne.
- » de Paris à Genève.
- » de Paris à Modane.
- » de Paris à Belfort.
- » de Tarascon à Cette.
- » de Paris à Grenoble.
- » de Dijon à Pontarlier.
- » de Vesoul à Lyon, par Besançon.
- » de Lyon à Nîmes, par la rive droite du Rhône.

« Réseau du Midi . . Ligne de Bordeaux (Bastide ou St-Jean) à Irun.

- « Réseau du Midi . . Ligne de Bordeaux (Bastide
ou St-Jean) à Cette.
» de Narbonne à Port-
Bou.
- « Réseau de l'État. . Ligne de Tours aux Sables-
d'Olonne.
» de Nantes à Coutras,
par Clisson.
» de Paris à Bordeaux,
par Château-du-Loir
et Saumur.
» de Poitiers à La Ro-
chelle et Rochefort.

« Les animaux et les marchandises taxés
« comme il est dit ci-dessus passant directe-
« ment sur un même réseau, d'une des lignes
« précitées sur une autre de ces mêmes lignes,
« seront également transportés dans le délai de
« 24 heures, par fraction indivisible de 200 ki-
« lomètres, comme si le transport avait lieu sur
« une seule et même ligne.

« Pour les animaux et les marchandises qui
« emprunteraient successivement des lignes
« sur lesquelles ils auraient droit à l'accéléra-
« tion de vitesse, et d'autres sur lesquelles ils
« n'y auraient pas droit, le délai total du
« transport sera calculé en additionnant les
« délais partiels afférents à chacune des lignes

« de régime différent, sans que toutefois ce
« délai total puisse dépasser le délai fixé à l'ar-
« ticle 7. »

ARTICLE 9. — « Il est accordé aux Compa-
« gnies un jour de délai pour la transmission
« d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, par
« Compagnie, restant fixée comme il est dit
« aux articles 7 et 8.

« Toutefois, à Paris, pour la transmission
« d'une gare à l'autre par le chemin de fer de
« ceinture, le délai sera de deux jours ; mais il
« comprendra la durée du trajet sur ledit
« chemin.

« Le délai de transmission entre les réseaux
« qui, aboutissant dans une même localité,
« n'auraient pas de gare commune, sera porté
« à trois jours, le surplus des conditions énon-
« cées au paragraphe premier du présent article
« restant applicable dans ce dernier cas. »

Le barème suivant donne les délais de trans-
port de gare en gare, des animaux, denrées,
marchandises et objets quelconques expédiés
à petite vitesse sur un seul et même réseau,
d'après les articles 7 et 8 de l'arrêté ministériel
du 12 juin 1866. (V. p. 60-61.) Il est reproduit
dans l'article 48 du tarif général P. V.

Voici comment le règlement du 1^{er} août 1869
répartit entre les Compagnies les délais de
transmission ;

ARTICLE 11 DU RÈGLEMENT DU 1^{er} AOUT 1869. —

« Pour établir le nombre de jours auquel a
« droit chaque Compagnie, il est convenu que
« les délais de transmission se répartissent
« comme il est dit ci-après :

« Le délai de deux jours accordé aux Com-
« pagnies pour la transmission des marchan-
« dises par le chemin de Ceinture de Paris
« est partagé par moitié entre la Compagnie
« qui transmet et celle qui reçoit par ce chemin.

« La journée accordée à la Compagnie cé-
« dante est applicable aux opérations de recon-
« naissance et de transmission, ainsi qu'à la
« traction sur le chemin de ceinture. La journée
« laissée à la Compagnie cessionnaire est appli-
« cable aux opérations de transbordement et de
« réexpédition sur sa ligne.

« Le jour de délai accordé pour la transmis-
« sion des expéditions de Compagnie à Com-
« pagnie, aux autres points de transmission,
« appartient à la Compagnie qui exploite la
« gare commune pour les opérations de recon-
« naissance, de transbordement et de réexpé-
« dition...

« Dans le décompte des délais, les journées
« seront toujours comptés de minuit à minuit. »

Nous n'avons rien de spécial à dire sur les
délais de transport quand il s'agit de bagages.
Expédiés par le même train que prend le voya-

DÉLAIS CALCULÉS

D'APRÈS L'ARTICLE 7

DISTANCES en KILOMÈTRES	DÉLAI D'EXPÉDITION en jours	DURÉE DU TRAJET en jours	DÉLAI TOTAL EN JOURS non compris le jour de la remise et celui de la livraison
De 1 à 150 inclusivement.	1	1	2
De 151 à 275 —	1	2	3
De 276 à 400 —	1	3	4
De 401 à 525 —	1	4	5
De 526 à 650 —	1	5	6
De 651 à 775 —	1	6	7
De 776 à 900 —	1	7	8
De 901 à 1025 —	1	8	9
De 1026 à 1150 —	1	9	10
De 1151 à 1275 —	1	10	11
De 1276 à 1400 —	1	11	12
De 1401 à 1525 —	1	12	13
De 1526 à 1650 —	1	13	14

DÉLAIS CALCULÉS

D'APRÈS L'ARTICLE 8

DISTANCES en KILOMÈTRES	DÉLAI D'EXPÉDITION en jours	DURÉE DU TRAJET en jours	DÉLAI TOTAL EN JOURS non compris le jour de la remise et celui de la livraison
De 1 à 200 inclusivement.	1	1	2
De 201 à 400 —	1	2	3
De 401 à 600 —	1	3	4
De 601 à 800 —	1	4	5
De 801 à 1000 —	1	5	6
De 1001 à 1200 -	1	6	7
De 1201 à 1400 —	1	7	8
De 1401 à 1600 —	1	8	9
De 1601 à 1800 —	1	9	10

geur, ils doivent le suivre et être transportés partout en même temps que lui et par les mêmes trains. Le délai de transport des bagages correspond au délai de transport du voyageur.

SECTION III

Délais de livraison pour les Compagnies

Les colis ont été expédiés et sont arrivés à destination :

A quel moment la Compagnie devra-t-elle les livrer ?

Suivant que l'expédition a été faite en grande ou petite vitesse, en gare ou à domicile, les délais accordés aux Compagnies pour livrer seront évidemment différents.

Aussi, nous examinerons, dans un premier paragraphe, les délais de livraison dans le cas où l'expédition a été faite en grande vitesse d'abord en gare, puis à domicile, et dans un deuxième, les délais de livraison dans le cas où les colis ont été expédiés en petite vitesse, d'abord en gare, puis à domicile. Enfin, nous ajouterons, en terminant notre section, quelques développements sur la moyenne vitesse dont parle l'article 50 du cahier des charges et sur le délai qui est donné au destinataire pour prendre livraison de ses colis.

§ 1^{er}

GRANDE VITESSE

1^{re} Livraison en gare

ARTICLE 4. — « Les expéditions seront mises
« à la disposition des destinataires à la gare,
« deux heures après l'arrivée du train men-
« tionné aux articles 2 et 3. »

ARTICLE 5. — « Les expéditions arrivant de
« nuit ne seront mises à la disposition des
« destinataires que deux heures après l'ouver-
« ture de la gare.

« Du 1^{er} au 30 septembre, les gares seront
ouvertes, pour la livraison des marchandises à
grande vitesse, à 6 heures du matin au plus
tard, et fermées au plus tôt à 6 heures du soir.

« Du 1^{er} octobre au 31 mars, elles seront
ouvertes à 7 heures du matin au plus tard, et
fermées au plus tôt à 8 heures du soir.

« Les dispositions des trois paragraphes qui
précèdent ne sont pas applicables au lait, aux
fruits, à la volaille, à la marée et autres den-
rées destinées à l'approvisionnement des mar-
chés de la ville de Paris et des autres villes qui
seraient ultérieurement désignées par l'admi-

nistration supérieure, les Compagnies entendues.

« Ces marchandises seront mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai fixé à l'article 4. »

Le destinataire, informé par l'expéditeur de l'heure de la remise du colis à la gare de départ, peut facilement savoir à partir de quelle heure il pourra se faire délivrer ce colis à la gare de destination.

Ainsi des marchandises sont expédiées par une personne de Caen à destination de Cherbourg, et on les remet à la gare dans l'après-midi avant 4 heures. La Compagnie de l'Ouest sera tenue de les faire partir par le train n° 31, quittant Caen à 7 heures 15 minutes du soir, puisqu'il se sera écoulé plus de 3 heures entre l'heure de la remise et celle du départ du train. Ce train arrive à Cherbourg à 11 heures 3 minutes du soir, c'est-à-dire dans la nuit. Or le service de nuit n'est pas obligatoire pour les Compagnies ; car, aux termes de l'article 50 du cahier des charges : « l'administration supérieure, le ministre, après avoir entendu les Compagnies, détermine par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été », et les heures d'ouverture varient suivant la saison, 6 heures du matin au plus tard, en été, et

7 heures du matin au plus tard, en hiver; la fermeture n'a pas lieu avant 8 heures du soir. Art. 55, tarif général G. V. et art. 5, arrêté de 1866.)

Dans l'espèce, notre colis arrivant à Cherbourg à 11 heures 3 minutes du soir, la gare est fermée, et le destinataire ne pourra prendre son colis que le lendemain, deux heures après l'ouverture de la gare, c'est-à-dire à 8 ou 9 heures du matin. — Si le colis arrivait à Cherbourg par un train de jour, il lui serait délivré deux heures après l'arrivée du train (art. 4). — Supposons maintenant qu'un retard se produit: le colis a été expédié de Caen par le train quittant cette gare à 9 heures 57 du matin; l'heure d'arrivée à Cherbourg est 1 heure 47 minutes après midi; seulement, par un hasard assez ordinaire, le train a une heure de retard et n'arrive qu'à 2 heures 47 minutes. Le destinataire aura-t-il le droit de réclamer son colis à 3 heures 47 minutes, 2 heures après l'arrivée réglementaire ou bien seulement à 4 heures 47 minutes, 2 heures après l'arrivée effective?

On a soutenu que le délai de deux heures pour la livraison ne courait qu'à partir de l'arrivée effective.

« Le délai de deux heures, a-t-on dit, a pour but de permettre le déchargement et le triage des colis. Il doit donc courir seulement à

partir du moment où ces opérations ont pu commencer, c'est-à-dire à partir de l'arrivée effective du train. Si tous les destinataires avaient le droit, aussitôt le train arrivé, de venir réclamer leurs marchandises, les employés ne sauraient lequel entendre. On leur arracherait les colis des mains, et des erreurs se produiraient fréquemment.

« Sur les grandes lignes, un retard de deux heures peut se produire quelquefois et n'être pas exorbitant cependant, lorsqu'il s'agit, par exemple, d'un trajet de Nice à Paris. Si la Compagnie du P.-L.-M. devait livrer les marchandises voyageant à grande vitesse dans les deux heures de l'arrivée réglementaire, il pourrait arriver qu'elle fût en retard de livrer avant que le train fût entré en gare.

« Pour les transports par petite vitesse, on calcule le délai de livraison à partir de l'arrivée *effective* des trains : l'article 10 est formel.
« Pourquoi devrait-on adopter, pour les transports par grande vitesse, un autre mode de supputation amenant d'ailleurs d'aussi singuliers résultats que ceux qui viennent d'être signalés. ? » Telle est l'opinion de M. Duverdy, nos 80 et 221. — V. aussi Bédarride, n° 413.

Un arrêt de la Cour de Paris, du 23 mars 1860 (affaire chemins de fer de l'Ouest, Gazette des Tribunaux, 23 mars 1860), a repoussé ce

système et décidé avec raison qu'en principe la livraison doit avoir lieu dans le délai de deux heures, à partir de l'heure réglementaire de l'arrivée des trains.

En effet, comment vouloir appliquer au mot arrivée pour la grande vitesse la signification qu'il a dans l'art. 10 pour la petite vitesse ? Les textes relatifs à la grande vitesse parlent seulement de *l'arrivée*, tandis que l'art. 10 dit « l'arrivée effective » ; c'est donc qu'il existe une différence.

Puis, le délai réglementaire du transport comprend trois délais distincts :

(A) Le délai entre la remise des marchandises et leur expédition ;

(B) La durée du trajet ;

(C) Le délai pour la livraison des marchandises. Or, le délai du trajet qui forme le deuxième de ces délais partiels, ne pouvant, en grande vitesse, se mesurer que d'après les heures réglementaires, doit être réputé prendre fin à l'heure réglementaire de l'arrivée du train ; c'est donc nécessairement à partir de cette heure que commence le troisième délai, c'est-à-dire celui de la livraison, qui doit suivre immédiatement et sans interruption, celui du trajet. (Dalloz, J. G., Voirie par chemins de fer, p. 943, n° 418.)

D'ailleurs, en règle générale, quand un règlement parle d'une arrivée, il s'agit toujours de

l'heure réglementaire, de l'arrivée de droit ; et si, par exception, pour les transports par petite vitesse, le délai de livraison ne court que de l'arrivée effective, en dehors de cette exception, le droit commun reprend son empire. Pour toute expédition en grande vitesse le destinataire se préoccupera uniquement de l'arrivée de droit, que seule il peut connaître, et le délai de livraison commencera à courir à partir de l'heure d'arrivée réglementaire du train.

En effet, lorsqu'un horaire a été proposé et approuvé, les expéditeurs doivent compter qu'il sera suivi ; et, s'il ne l'est pas, que le retard provienne de la lenteur de la marche ou de toute autre cause, hors le cas de force majeure, la Compagnie ne remplit pas ses engagements, et, le cas échéant, elle doit des dommages-intérêts.

Dans notre espèce, l'heure réglementaire d'arrivée du train n° 261 à Cherbourg étant de 1 heure 47 minutes, le destinataire pourra réclamer son colis à 3 heures 47 minutes, c'est-à-dire deux heures après l'heure réglementaire d'arrivée.

Les denrées alimentaires destinées à l'approvisionnement de la ville de Paris et des autres villes ultérieurement désignées, ne voient apporter aucune modification, quant à leurs délais de livraison, par les heures d'ouverture et de fermeture des gares.

Point n'est besoin de se préoccuper de ces heures : la Compagnie de chemins de fer est tenue, à peine de tous dommages-intérêts, de remettre au destinataire, dans les deux heures de leur arrivée, de nuit et de jour, les marchandises destinées à l'alimentation. (Tribunal de commerce de la Seine, 6 février 1867, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1867, p. 214.)

Les Compagnies ont bien essayé de soutenir que cette disposition favorable aux destinataires devait être restreinte aux marchandises expédiées aux halles centrales et aux marchés publics ; celles expédiées à des magasins particuliers ne pouvaient pas, prétendaient-elles, jouir de la même faveur.

Mais la Cour de cassation a fait justice de ces prétentions trop restrictives par un arrêt rendu le 4 mai 1866, dont extrait (D., 66, 2, 114):

« Considérant que la Compagnie appelante
« soutient que le mot marchés doit s'entendre
« dans le sens de marchés publics, et notam-
« ment pour Paris, comme signifiant exclusi-
« vement le marché des halles ; — Considérant
« qu'on ne peut ainsi ajouter arbitrairement au
« texte de l'arrêté ; que le mot marchés, au
« pluriel, doit être entendu dans le sens ordi-
« naire, et qu'il n'est compris par personne que
« les marchés qui approvisionnent une ville
« doivent s'entendre du seul débit des halles,

« et, notamment pour la ville de Paris, exclu-
« sivement celui des halles centrales; — Consi-
« rant que le texte de la disposition contredit
« formellement l'application que la Compagnie
« appelante entend faire de l'article 5 précité
« (art. 5 de l'arrêté de 1859, et art. 5 de l'arrêté
« de 1866); qu'en effet, parmi les denrées que
« cet article cite à titre d'exemples, le lait
« occupe le premier rang; or, il n'est pas
« contesté que le lait n'est jamais conduit au
« marché des halles, et qu'il est toujours mis
« par la Compagnie à la disposition des desti-
« nataires, conformément à l'article 5; — Consi-
« dérant que la Compagnie appelante semble
« reconnaître elle-même que le texte de l'arrêté
« est contraire à sa prétention; car, dans le
« dispositif de ses conclusions, elle le présente
« comme contenant les mots *destinés aux halles*
« *et marchés*, voulant ainsi, par l'addition du
« mot halles, modifier en quelque sorte le sens
« du terme général *marchés* employé seul par
« l'arrêté..... — Considérant surabondamment
« que l'intention dudit règlement ne peut être
« douteuse; que c'est l'approvisionnement des
« villes, et non le privilège des halles qu'il a eu
« pour but d'assurer; qu'il s'applique à des
« denrées pour lesquelles le prompt débit est
« une nécessité; — qu'il n'a pu vouloir que les
« raisins frais, par exemple, dont il s'agit dans

« la cause et dont il est justifié qu'un tiers
« seulement est dirigé à Paris sur le marché
« des halles subissent, pour les deux autres
« tiers, un retard de vente qui serait d'un jour
« en réalité; — qu'ils éprouvassent ainsi une
« diminution de valeur considérable au préju-
« dice à la fois de leurs propriétaires et de
« l'approvisionnement de la ville de Paris; —
« Considérant qu'ainsi, le texte comme le but
« de la disposition réglementaire dont il s'agit
« dans la cause seraient trahis par l'exécution
« que réclame la Compagnie appelante.....
« Adoptant sur ce point, » etc. Nous ne saurions
que nous ranger à l'opinion de la Cour suprême :
les motifs qu'elle donne à l'appui sont suffi-
samment concluants.

Ajoutons seulement que l'article, en disant
« que ces marchandises seront mises à la disposi-
tion des destinataires », fait entendre clairement
que, pour les marchandises destinées à l'appro-
visionnement des villes, tous les destinataires
jouissent de la même faveur. (Tribunal de com-
merce Seine, 3 février 1859. — Cour de Paris, 23
mars 1860, Code annoté des chemins de fer de
Lamé-Fleury, p. 319-320). — (*Conf. Sarrut*,
n° 506.)

Les destinataires, de leur côté, voulurent sou-
lever des difficultés. Invoquant la généralité des
termes de l'article « ces marchandises seront

mises à la disposition des destinataires », ils conclurent que les livraisons à domicile et les livraisons en gare devaient être faites dans le même délai de deux heures. Des denrées alimentaires expédiées à domicile devaient leur être remises dans les deux heures de l'arrivée du train ! C'était demander aux Compagnies presque l'impossible !

Et pourtant, on a vu des Tribunaux de commerce approuver ce raisonnement. Malheureusement pour ces décisions, elles étaient en contradiction flagrante avec le texte de l'arrêt. Le dernier alinéa de l'article 5, en effet, renvoie à l'article 4, et cet article 4 parle uniquement de la mise à la disposition des destinataires *à la gare* ; aussi la Cour suprême a-t-elle toujours rejeté cette jurisprudence.

Les destinataires ont essayé aussi de soutenir que les bestiaux qui sont envoyés au marché de Paris devaient être mis au nombre « des denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris », et qu'en conséquence, les deux derniers paragraphes de l'article 5 leur étaient applicables.

Mais les dispositions des règlements des Compagnies de chemins de fer relatifs au transport, doivent être, comme les tarifs, interprétées *stricto sensu* et littéralement appliquées, surtout lorsqu'elles sont exceptionnelles. C'est là une

règle constante de jurisprudence. (Civ. Cassation, 12 février 1877, D. 77, 1, 149; 8 août 1877, D. 78, 1, 32; 2 janvier 1878, D. 78, 1, 35; 26 janvier 1881, D. 81, 1, 150; 24 janvier 1882, D. 82, 1, 64.) Or, l'article 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 dispose que : « les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare », en exceptant de cette disposition « le lait, les fruits, la volaille, la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes qui seraient ultérieurement désignées par l'administration supérieure. » Les bestiaux ne figurent pas dans cette énumération, et doivent, en conséquence, être exclus du bénéfice de l'exception ; car, d'une part, on ne peut les considérer comme des « denrées », et, de l'autre, ils ont été spécialement distingués des « denrées et marchandises » par les articles 2 et 3 du même arrêté. Ils ne sont pas, en effet, sujets à un prompt dépérissement comme les objets ci-dessus énumérés, et bien plus, il y aurait même des dangers à autoriser pendant la nuit la livraison d'animaux tels que des bœufs. (D. 84, 1, 356, Cassation, 4 juillet 1883. — Cassation, 29 juillet 1885, S. 86, 1, 180; 4 arrêts du même jour, D. 84, 1, 356, notes 1, 2 et 3 sous l'arrêt.) Par suite, les

Compagnies ne sont pas tenues de livrer les bestiaux avant les délais réglementaires. (Féraud-Giraud, t. I, n° 314.)

2° Livraison à domicile

Malgré le principe de la réglementation par l'État qui domine notre matière des transports par chemins de fer, malgré que les conditions des transports doivent être fixées à l'avance de manière que les parties ne puissent s'en écarter, nous n'avons aucun texte relatif aux délais impartis aux compagnies pour la livraison à domicile. Or, en toute équité, il faut leur accorder pour le camionnage un supplément de délai qui commencera à courir à l'expiration du délai de deux heures donné pour la livraison, après l'arrivée réglementaire du train. Les tribunaux ont toute latitude pour arbitrer ce supplément de délai.

« Au temps accordé pour la remise en gare des marchandises, il faut ajouter celui du transport que la compagnie s'est chargée d'effectuer pour le compte du destinataire, transport qui nécessite différentes opérations, consistant dans le chargement des marchandises, l'expédition de la lettre de voiture, la déclaration à l'octroi et le paiement des droits. » (Tribunal de commerce,

Seine, 10 novembre 1866. C. A. des chemins de fer de Lamé-Fleury, p. 315, note 6.)

« C'est seulement à compter de l'heure d'arrivée que la Compagnie eût été obligée de livrer les marchandises, dans les deux heures, au destinataire, s'il se fût agi d'une livraison en gare; mais, la livraison étant à faire à domicile, il y avait lieu à un délai supplémentaire, qui, selon les distances et autres circonstances laissées à l'appréciation du juge, pouvait exiger un temps plus long. » (Cassation, 22 août 1870, S. 71.1.59 et D. 70.1.405. — 19 février 1872, D. 72.1.116 et S. 72.1.77.)

Les Compagnies jouissent donc, pour le factage des marchandises à domicile, d'un délai laissé à l'appréciation des tribunaux.

Seule, la Compagnie d'Orléans, pour le factage de la gare de Paris, fixe dans ses tarifs, pour le transport des marchandises à domicile, un délai de vingt-quatre heures dont le point de départ est l'instant de l'arrivée effective des marchandises en gare. (Recueil général des tarifs. numéro d'avril 1863, volume de la grande vitesse, page 375.)

3^e Livraison des bagages

Transportés par le même train que le voyageur qui les a fait enregistrer, les bagages arrivent à destination en même temps que lui, et

doivent lui être délivrés sans délai, contre la remise faite par le voyageur de son billet de bagages. (Féraud-Giraud, t. III, n^os 350 et suivants. — Palaa, t. II, p. 183.)

Sur certaines lignes, on avait établi l'usage, aux gares où les trains doivent séjourner un certain temps, de ne commencer la distribution des bagages aux voyageurs qu'après que le train avait quitté la station. (Pandectes, n^o 5235.)

Sur les justes réclamations des voyageurs au sujet de ces retards dans « la délivrance des bagages », le ministre adressa aux Compagnies une circulaire le 23 février 1857.

« Dans la plupart des cas, disait-il, ces retards ont eu pour cause l'insuffisance des équipes chargées du service de la grande vitesse, et cet état de choses a provoqué, de la part du public, de justes plaintes auxquelles il importe de mettre un terme. — Il vous invite, en conséquence, à prendre des mesures, pour que, dans toutes les gares où les trains des voyageurs s'arrêtent plus de cinq minutes, le personnel soit organisé de manière à ce que la distribution des bagages ait lieu aussitôt après leur déchargement et sans attendre le départ du train ». (Lamé-Fleury, C. A., édit. 1872, p. 413, et Palaa t. II, p. 183.)

Si cette circulaire produisit effet pour un temps, les Compagnies finirent sans doute par

l'oublier. En 1890, en effet, de nouvelles réclations s'élèvent, formulées par le président de la Société de protection mutuelle des voyageurs de commerce, qui reproche aux Compagnies les lenteurs apportées à la distribution des bagages dans la plupart des gares à l'arrivée des trains ; bref, une nouvelle circulaire est lancée le 13 juin 1890. (Lamé-Fleury, 1890, page 241.) Le ministre y fait observer que les agents chargés de recevoir les bagages ne sont pas assez nombreux, que les opérations de chargement et de livraison des colis ne se font pas avec toute la célérité désirable, et qu'il en résulte des pertes de temps considérables, causant un réel préjudice tant aux voyageurs de commerce eux-mêmes qu'aux maisons qu'ils représentent; et il termine en invitant les Compagnies à prendre les mesures nécessaires pour assurer, dans toutes les gares, la prompte distribution des bagages.

Les Compagnies s'en sont-elles émues? Ont-elles cherché à donner satisfaction aux légitimes réclamations du public? On ne peut pas l'affirmer, et, dans les grandes gares le plus souvent, comme par le passé, les malheureux voyageurs attendent longtemps leurs bagages, que quelques employés parviennent à peine à décharger.

§ 2

PETITE VITESSE

1^o Livraison en gare

ARTICLE 10. — « Les expéditions seront
« mises à la disposition du destinataire dans
« le jour qui suivra celui de leur arrivée en
« gare. » ~

Cet article est en contradiction flagrante avec
l'article 11, ainsi conçu :

ARTICLE 11. — « Le délai total résultant des
« articles 6, 7, 8 et 9, sera seul obligatoire pour
« les Compagnies. »

Prenons un exemple. Nous savons que les Compagnies, si elles ont droit à la totalité des délais, ne sont pourtant pas tenues de les épuiser; or, voici que la marchandise expédiée arrive le 1^{er} janvier, alors que la Compagnie avait jusqu'au 3 pour la mettre à la disposition du destinataire, en gare. Aux termes de l'article 10, le destinataire pourra retirer sa marchandise le 2 janvier, mais l'article 11 vient s'y opposer formellement et donne à la Compagnie le droit de ne la livrer que le 3 janvier. Que décider en cette occurrence ?

Les deux articles sont absolument inconciliables, et l'un des deux doit être considéré comme lettre morte.

Nous trouverons cette question à propos du calcul des délais, et c'est alors que nous étudierons la controverse qu'elle a fait naître. Disons seulement, dès maintenant, qu'il faut sacrifier l'article 10 et reconnaître aux Compagnies le droit à la totalité des délais de transport.

ARTICLE 13. — « Du 16 mars au 15 octobre, « les gares seront ouvertes, pour la réception « ou la livraison des marchandises à petite « vitesse, à 6 heures du matin au plus tard, et « fermées au plus tôt à 6 heures du soir.

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront « ouvertes à 7 heures du matin au plus tard, « et fermées au plus tôt à 5 heures du soir.

« Par exception, les dimanches et jours fériés, « les gares des marchandises à petite vitesse « seront fermées à midi, et les livraisons restant « à faire avant la fin de la journée seront remises à la première moitié du jour suivant. »

2^e Livraison à domicile

Pas plus que pour la grande vitesse, l'arrêté du 12 juin 1866 n'a déterminé les délais de livraison à domicile au cas de transport en

petite vitesse; ils varieront donc suivant les circonstances. « Il résulte de l'ensemble des dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, dit un arrêt de la Cour de cassation du 19 février 1872 (S. 72, 1, 77 et D. 72, 1, 116), que les délais de livraison qui y sont fixés ne sont applicables qu'aux livraisons en gare. Aux termes de l'article 10 dudit arrêté, les marchandises expédiées en petite vitesse doivent être mises à la disposition du destinataire, dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare; aucun délai supplémentaire n'est fixé pour les livraisons à domicile, lesquelles, selon les distances et autres circonstances, laissées à l'appréciation du juge du fait, peuvent exiger un temps plus long. Le jugement attaqué, sans se livrer à cette appréciation, fait résulter uniquement des termes de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, que le délai pour la livraison à domicile est limité à un seul jour, comme pour la livraison en gare. En déclarant, par voie de conséquence, qu'un retard de 24 heures était imputable à la Compagnie, ledit jugement a faussement appliqué, et, par suite, violé les dispositions réglementaires ci-dessus visées. »

Mais, en pratique, chaque Compagnie a ses tarifs de camionnage dans lesquels elle fixe un délai de livraison au domicile des destinataires,

et, comme ces tarifs sont homologués par l'Administration, les délais de camionnage sont par là même obligatoires pour les Compagnies, tout comme si l'arrêté du 12 juin 1866 les avait déterminés.

§ 3

MOYENNE VITESSE OU GRANDE VITESSE AVEC DÉLAI ALLONGÉ

Nous n'avons examiné que deux sortes d'expéditions, les expéditions en grande et petite vitesse ; et pourtant, si l'on examine l'article 50 du cahier des charges, on verra que cet article parle de trois vitesses, la grande, la petite et une moyenne vitesse.

Les marchandises en grande vitesse sont transportées à la vitesse des trains de voyageurs (article 42 du cahier des charges), et les marchandises en petite vitesse, à une vitesse de 27 kilomètres à l'heure en moyenne. Entre ces deux vitesses il y avait de la marge. Aussi, « pour le transport des marchandises, dit l'article 50 du cahier des charges, il pourra être « établi, sur la proposition de la Compagnie, un « délai moyen entre ceux de la grande et de « la petite vitesse. Le prix correspondant à ce « délai sera un prix intermédiaire entre ceux « de la grande et de la petite vitesse. »

C'était autoriser la création d'un transport à vitesse moyenne, le transport « à grande vitesse avec délai allongé ».

Mais, nulle part ailleurs, nous ne trouvons la trace de cette vitesse moyenne. Elle est demeurée à l'état de projet, de faculté de création pour les Compagnies. Tout au plus en a-t-on parlé dans une circulaire au contrôle en date du 30 janvier 1858, circulaire qui pose cette question : « Un service intermédiaire aurait-il une utilité réelle ? Le moment est-il venu de demander des propositions aux Compagnies pour combler la lacune qui existe entre la grande et la petite vitesse ? » et c'est tout. L'organisation du service de transport « à grande vitesse avec délai allongé » est encore à faire, et, par suite de cette lacune importante, il arrive que, pour les petits parcours, les Compagnies de chemins de fer sont inférieures au roulage, même lorsque la Compagnie effectue le transport dans les délais, chose assez rare d'ailleurs, car le retard est maintenant la règle ¹.

1. « On ne sait plus, disait en 1873 le Conseil général de l'Hérault, ce que c'est que l'observation des délais. Le public français, pour la célérité des transports, en est souvent réduit à regretter le roulage. Dans les récentes enquêtes du Parlement anglais, il a été prouvé que la grande vitesse des chemins de fer français était moindre que la petite vitesse des lignes anglaises. Le service local ou des petites distances est tout à fait négligé. Les réclamations sont devenues impuissantes ; il est rare même qu'elles soient honorées d'une réponse. Dans beaucoup de villes, la principale occupation des tribunaux de

§ 4

DÉLAIS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE COLIS POSTAUX

Les colis postaux sont de petits paquets dont le poids a varié ; leur poids maximum, fixé d'abord à 3 kilos, a été élevé ensuite à 5 kilos, puis à 10 kilos.

Le monopole du transport des colis postaux appartient à l'État ; mais, par une convention du 2 novembre 1880, conclue avec les Compagnies de chemins de fer, l'État a chargé ces Compagnies du transport de ces colis.

Les colis postaux doivent être transportés en grande vitesse. Ils partiront par le premier train de voyageurs correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement 3 heures avant l'heure réglementaire du départ de ce train, faute de quoi ils seront remis au départ suivant. Ils peuvent être transportés, même par les trains express, si les

commerce consiste maintenant à juger les procès entre le public et les Compagnies, quoique, en raison de tous les ennuis et de tous les frais d'un procès, il n'y ait pas le dixième peut-être des personnes lésées qui s'adresse aux tribunaux. » (*La République Française*, numéro du 20 septembre 1873). Presque 30 ans se sont écoulés et la situation n'a pas changé ; les plaintes s'élèvent toujours vives contre la lenteur et l'irrégularité des transports par chemin de fer.

Compagnies en font la demande, au contraire des autres objets ; car ils rentrent dans la catégorie des petits colis en faveur desquels cette dérogation est permise. Nous savons, en effet, que les marchandises ordinaires en grande vitesse ne peuvent voyager que par des trains comprenant des voitures de toutes classes.

La durée normale du trajet sera celle du parcours du train, comme pour les autres marchandises transportées en grande vitesse.

Si les colis postaux ont été expédiés livrables en gare, ils seront mis à la disposition des destinataires à la gare, 2 heures après l'arrivée du train qui les aura transportés ou 2 heures après l'ouverture de la gare, s'ils sont arrivés à destination par un train de nuit.

Si l'expédition est faite à domicile, les Compagnies ont droit, en plus du délai de 2 heures dont nous venons de parler, à un délai supplémentaire que les tribunaux auront toute latitude pour arbitrer.

§ 5

DU DÉLAI DONNÉ AU DESTINATAIRE POUR PRENDRE LIVRAISON

1^{re} Expédition à domicile

Il n'y a évidemment aucune difficulté au cas où l'expédition est faite à domicile, car voici comment, en fait, les choses vont se passer. La

Compagnie fera remettre le colis au domicile du destinataire par le service du factage ou du camionnage ; le destinataire en prendra livraison ; il apposera sa signature sur un registre de décharge, et tout sera dit.

2^e Expédition en gare

Mais, si la marchandise est livrable en gare, le destinataire a un certain délai pour la retirer ; et cette obligation de prendre livraison dans un certain délai existe si bien, que, pour toute expédition en gare, quelle qu'elle soit, en grande ou en petite vitesse, le destinataire qui laisse ses marchandises encombrer les locaux d'une gare se voit obligé à payer les droits de magasinage établis par les tarifs généraux. (Art. 16, 29 et 35 de la petite vitesse et art. 29 et 41 de la grande vitesse.)

Il est évident que, pour qu'un destinataire retire à temps les colis qui lui sont adressés, il faut qu'il soit instruit de cette arrivée.

Sans doute, l'expéditeur peut l'avoir averti. En ce cas, le destinataire saura le moment de l'arrivée, s'il connaît le tarif sous l'empire duquel le colis a été transporté, et si la Compagnie a observé les délais réglementaires.

Or, *le plus souvent qu'arrive-t-il ?*

L'expéditeur prévient le destinataire de son envoi dans des termes vagues : « J'ai mis au chemin de fer, je vous expédie par chemin de fer.... » Mais comment savoir le jour de l'expédition avec une indication si peu précise ? Et, par suite, comment connaître le moment de l'arrivée des marchandises pour pouvoir les retirer ?

Faudra-t-il que le destinataire se rende tous les jours à la gare pour s'informer si elles sont venues ? Ou bien la Compagnie sera-t-elle tenue de prévenir ce destinataire de leur arrivée en gare ?

En d'autres termes, la Compagnie a-t-elle la faculté ou l'obligation d'envoyer une lettre d'avis au destinataire ?

Avant d'aborder cette question controversée, nous examinerons rapidement ce que c'est qu'une lettre d'avis et quels sont et son but et son utilité.

La lettre d'avis est détachée d'un registre à souche dont le talon est un double de la lettre envoyée au destinataire. Sur le talon est indiquée l'heure à laquelle l'avis a été mis à la poste.

Elle contient plusieurs indications, marques et numéros des colis, nombre des colis, nature de la marchandise, poids, somme à payer à la gare, qui sont de nature à permettre au destinataire de vérifier s'il y a concordance avec les renseignements que l'expéditeur a fournis.

Son but, en même temps que son utilité est d'informer le destinataire de l'arrivée de sa marchandise, et de le mettre en demeure de la retirer dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre, sous peine de payer les droits de magasinage. (Art. 16, 29 et 35 du tarif général P. V.) Elle contribue à la promptitude des livraisons dans l'intérêt des destinataires et du commerce; elle évite aussi l'encombrement des gares.

Ceci posé, nous avons à rechercher si l'envoi de la lettre d'avis est facultatif ou bien s'il est obligatoire pour les Compagnies. — L'envoi de la lettre d'avis est purement facultatif, soutiennent d'éminents auteurs comme Sarrut (Transport par chemins de fer n° 542 et suivants) et Feraud-Giraud (Code des transports, tome I, n° 191), et ceci résulte de la stricte application des textes en notre matière.

L'arrêté ministériel du 12 juin 1866, dans son article 10, impose aux Compagnies l'obligation de : « mettre les expéditions livrables en gare *à la disposition* des destinataires dans le jour qui suit celui de leur arrivée effective en gare ». Et il ne faut pas se demander quel peut être l'esprit de ce texte, ni ce qu'il a voulu dire implicitement; on doit s'en tenir aux termes mêmes de l'arrêté, car « les règlements concernant les Compagnies doivent être strictement

appliqués, et, sous prétexte d'interprétation, on ne saurait ajouter aux obligations qu'ils imposent ». (C. cassation, 14 janvier 1880.) Or, l'article 10, pris à la lettre, ne veut pas dire que le destinataire sera prévenu de l'arrivée effective de ses marchandises en gare ; il n'oblige pas à le prévenir par lettre : il signifie tout simplement que, si le destinataire se présente à la gare le lendemain de l'arrivée de ses marchandises, la Compagnie doit les lui délivrer. « La preuve en est, dit Sarrut (Transports par chemins de fer, n° 544), dans l'article 4 du même arrêté, relatif aux transports à grande vitesse, qui emploie les mêmes mots que l'article 10. Les expéditions, dit-il, seront mises à la disposition des destinataires à la gare, *deux* heures après l'arrivée du train. Or, il est évident que si, par les mots *seront mises à la disposition*, il fallait entendre : le destinataire *sera prévenu* deux heures après l'arrivée du train, les marchandises expédiées par grande vitesse ne seraient jamais livrées dans les délais réglementaires ».

Pour être obligatoire, l'envoi de la lettre d'avis devrait être exigé par un texte formel ; ce texte n'existe pas. Tout au plus, certains articles des arrêtés ministériels laissent entrevoir cette obligation ; mais, dans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a stipulé et en faveur de celui qui a contracté l'obligation (art. 1162

Code civil), et ici, c'est la Compagnie qui a contracté l'obligation de livrer la marchandise.

La disposition doit donc s'interpréter en sa faveur, et par conséquent, l'envoi de la lettre d'avis doit être facultatif pour elle. (En ce sens : Ruben de Couder, Dict., v° Chemin de fer, n° 246 et suivants ; — Lyon-Caen et Renault, *Précis*, p. 516 ; — Picard, t. iv, p. 708 ; — Pouget, *du Transport*, t. II, n° 276.)

Telle est aussi l'opinion de la jurisprudence actuelle, dont un arrêt de cassation, en date du 2 décembre 1873, marque le point de départ (S. 74, 1, 35 ; D. 74, 1, 63) :

« Vu l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, dit la Cour suprême ; — Attendu que cet article, en imposant aux Compagnies l'obligation de mettre les expéditions à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra leur arrivée effective en gare, ne leur impose pas de plus l'obligation de prévenir les destinataires par une lettre d'avis de l'arrivée des expéditions ou des marchandises qu'elles doivent être en mesure de leur délivrer, quand, dans le jour qui suit leur arrivée, ils se présentent pour en prendre livraison ; — Attendu qu'en cette matière tout est de droit étroit, et que les devoirs des Compagnies, comme les droits des destinataires, ne peuvent résulter que des dispositions des lois et règlements qui les régissent ; — Qu'il

suit de là que le jugement attaqué, en mettant à la charge de la Compagnie un dommage qui, dans le cas particulier, ne lui incombait pas de plein droit, sans constater que ce dommage fût imputable à une faute commise par elle ou par ses agents, mais par l'unique motif qu'elle n'avait pas, en temps utile, avisé de l'arrivée de la marchandise, a formellement violé l'article ci-dessus visé ;

Par ces motifs, casse le jugement du Tribunal d'Aix (du 11 mai 1866) »...

Le 17 janvier de l'année suivante, la Cour de Montpellier (S. 74, 2, 107 et J. du P. 1874, page 478) adoptait l'opinion de la Cour de cassation en déclarant, elle aussi, que « les Compagnies n'étaient pas obligées à prévenir le destinataire de l'arrivée des marchandises en gare. La lettre d'avis n'est qu'une mise en demeure d'avoir à retirer la marchandise, à peine de payer des droits de magasinage, et elle constitue uniquement pour la Compagnie un titre à la perception de ce droit ».

La jurisprudence n'a guère varié depuis : elle considère l'envoi de la lettre d'avis comme une mesure facultative pour les Compagnies, qui ne sauraient, en aucun cas, être responsables pour n'y avoir point procédé en temps utile. (Trib. comm., Seine 15 juillet 1875, Lamé-Fleury 1877, p. 225. — 31 octobre 1877, Lamé-

Fleury 1877, p. 230. — Cass., 27 août 1878, S., 80, 1, 82 et D., 78, 1, 367. — 26 mars 1879, Lamé Fleury 1879, p. 69 et S., 80, 1, 82. — 14 janvier 1880, Lamé-Fleury, 1880, p. 10, S., 80, 1, 315 et D., 80, 1, 160. — 23 février 1881, S., 81, 1, 179 et D., 81, 1, 479. — 8 juin 1886, D. 86, 5, 61. — 14 décembre 1892, S., 93, 1, 149.)

Pourtant, avant 1873, la Cour de cassation émettait l'opinion diamétralement opposée : cet envoi de lettre d'avis qu'elle regarde maintenant comme une pure et simple faculté, elle le considérait en 1861 et en 1870 comme devoir strict des Compagnies.

Un arrêt de la Cour de Poitiers (C. A., page 292) décide que : « La Compagnie, en donnant avis aux destinataires de l'arrivée des colis qui leur sont adressés en gare, ne fait que remplir un devoir qui lui est imposé par l'obligation qu'elle a contractée d'effectuer le transport des marchandises aux conditions de son cahier des charges, sans augmentation de frais tels que ceux de magasinage, et aussi afin d'éviter aux destinataires des retards dans les livraisons qui leur seraient préjudiciables. Ces obligations, ne seraient-elles pas écrites dans les cahiers des charges et dans les tarifs, dérivent naturellement du contrat qui s'est formé entre le voiturier et le destinataire. En conséquence et dans

l'espèce, on doit considérer que la Compagnie en donnant avis immédiatement au destinataire de l'arrivée en gare des colis qui lui sont adressés, n'a fait que remplir le devoir qui lui est étroitement imposé par la nature de son contrat. Elle s'exposerait à des demandes bien fondées de dommages-intérêts de la part de ceux qui auraient eu à souffrir de son silence. »

On se pourvoit en cassation, et un arrêt du 13 mai 1861 rejette le pourvoi, par ces motifs :

« Attendu qu'aux termes de l'article 49 de la loi du 28 juillet 1857, la Compagnie a l'obligation de remettre aux destinataires les colis qui lui ont été confiés par le commerce, avec soin, exactitude et célérité ;

« Attendu qu'il résulte des dispositions du jugement attaqué, que, pour l'exécution de cette obligation, la Compagnie *doit* donner avis aux destinataires de l'arrivée en gare des marchandises, et que l'envoi par la poste de lettres missives est le moyen le plus sûr qu'elle puisse employer pour l'accomplissement de ce devoir », etc. (*Journal du Palais*, 1862, p. 197, S. 61.1. 973, et D. 61.1.325.) De même, le 31 mai 1870, la Cour suprême s'exprimait en ces termes sur l'obligation de l'envoi de la lettre d'avis :

« Des tarifs généraux homologués le 22 janvier 1869 et dûment publiés, et spécialement des diverses sections placées sous la rubrique :

« frais accessoires », il résulte qu'à l'arrivée des marchandises adressées en gare, à moins qu'elles ne soient retirées sur-le-champ, la Compagnie *doit* en informer les destinataires par lettres d'avis mises à la poste, et ce mode d'avertissement est même pris comme point de départ du délai de quarante-huit heures, dont l'expiration rend exigibles les droits de magasinage sur les marchandises non enlevées par les destinataires. » (*J. du P.*, 1870, p. 781, S. 70. 1.307 ; D. 70.1.362.—V. aussi : Toulouse, 28 janvier 1870, B.A., 70, p. 150 ;— Rouen, 5 décembre 1862, S. 74.1.35 ; — Tr. com. Aix, 11 mai 1868, S. 74.1.36 et D. 74.1.64, *Pandectes*, n° 6352.)

A notre avis, on aurait dû toujours se conformer à cette jurisprudence primitive de la Cour de cassation.

Sans doute, elle repose moins sur des raisons juridiques que sur des considérations de fait ; mais, puisque le lettre d'avis offre, nous l'avons vu, une utilité pratique considérable, puisqu'elle sauvegarde à la fois et les intérêts du commerce en général et ceux des Compagnies et des destinataires, pourquoi ne pas rendre son envoi obligatoire ?

Si elle ne ressort pas expressément des tarifs généraux et des arrêtés, l'obligation pour les Compagnies d'envoyer une lettre d'avis en résulte implicitement. Les uns et les autres

autorisent un droit de magasinage pour les marchandises adressées en gare, et qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la Compagnie au destinataire. Les arrêtés ministériels supposent donc qu'une lettre d'avis a été envoyée, et dès lors ne sanctionnent-ils pas la nécessité de cet envoi ? (Bédarride, *Chemins de fer*, n° 396.)

Du reste, « par un usage général et constant, les chemins de fer sont tenus, pour les objets à livrer en gare, d'en donner avis dès leur arrivée au destinataire indiqué. Cet usage, né des nécessités du service, a été introduit par les Compagnies elles-mêmes, ainsi que le prouvent les documents réglementaires de leur administration et les formules qu'elles écrivent à cette occasion. » (*C. A. des chemins de fer*, Lamé-Fleury, p. 296 et 297. — V. aussi, Palaa, *Dict. des ch. de f.*, v° *Avis*.)

Nous constatons qu'en pratique, la Compagnie y trouve son avantage : elle se donne ainsi le droit de percevoir les frais de magasinage, et, comme son intérêt pécuniaire est en jeu, il faut s'attendre à voir se généraliser chaque jour davantage l'emploi des lettres d'avis.

D'ailleurs, le public lui-même s'accommode si bien de cet usage, que, si la Compagnie omet d'envoyer une lettre, il n'hésite pas à l'assigner

en paiement de dommages-intérêts, oubliant qu'il n'y a là, d'après la jurisprudence, qu'une simple faculté pour les Compagnies.

Aussi, malgré l'opinion contraire de la jurisprudence actuelle, nous pouvons dire que ces faits, qui se produisent très fréquemment, sont un puissant argument qui milite en faveur de notre système.

La pratique réclame l'obligation pour les Compagnies d'envoyer des lettres d'avis : pourquoi ne pas lui donner satisfaction ?

N'est-il pas naturel et juste qu'un voiturier qui se charge d'un colis s'oblige tout à la fois à le transporter et à prévenir le destinataire de son arrivée, pour mettre ce dernier en mesure et en demeure de le retirer ? L'envoi de la lettre d'avis est d'ailleurs conforme à l'équité, et nous disons qu'il devrait être obligatoire, puisque, en vertu de l'art. 1135 du Code civil, « les conventions obligent, non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature. »

Enfin, nous ajouterons que la jurisprudence actuelle, de laquelle il résulte que l'envoi de la lettre d'avis est facultatif, a donné lieu à de nombreuses protestations émanant soit des particuliers, soit des chambres de commerce qui se sont plaintes à diverses reprises, au nom

des intérêts généraux, du droit ainsi reconnu aux Compagnies. (Lettre ministérielle, 1^{er} mai 1890, Lamé Fleury, 1890, p. 211.)

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, les Compagnies de chemins de fer ne sont nullement obligées d'informer les destinataires de l'arrivée en gare de leurs colis ; un nouveau revirement de la jurisprudence, bien que fort à désirer, semble chose peu probable, et nous ne pouvons qu'appeler de tous nos vœux le jour où un texte nouveau viendra remanier cette matière.

CHAPITRE III

RÈGLES COMMUNES A TOUS LES DÉLAIS

§ 1^{er}

CALCUL DES DÉLAIS

Nous avons examiné, dans les trois sections qui précèdent, les différentes sortes de délais, délais d'expédition, délais de transport proprement dit ou de route et de transmission, et enfin, délais de livraison.

Chacun de ces délais a sa durée distincte, nous l'avons vu, et, si nous expédions livrables en gare des marchandises en petite vitesse de Caen à Cherbourg, la Compagnie de l'Ouest est tenue de les faire partir « le jour qui suivra celui de la remise » (art. 6, arrêté ministériel du 12 juin 1866); elle aura 24 heures pour en effectuer le transport (art. 7 et 8 même arrêté, suivant la nature des marchandises), et devra les mettre « à la disposition du destinataire dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare. »

Ainsi, remises à la gare le 1^{er} juin, nos marchandises devront partir le 2, voyager le 2 et le

3, arriver le 3 à Cherbourg, et être mises à la disposition du destinataire à la date du 4 juin.

Mais supposons que la Compagnie de l'Ouest, par hasard très diligente, fait parvenir les colis à destination à Cherbourg le 2 juin. — Aux termes de l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 : « Les expéditions seront
« mises à la disposition des destinataires, dans
« le jour qui suivra celui de leur arrivée effective
« en gare ; » il semble donc, de prime abord, que la Compagnie va être obligée de remettre ces marchandises au destinataire le 3 juin. Cependant, il n'en est rien ; car ce qui est obligatoire pour la Compagnie, c'est seulement le délai total résultant de tous les délais qui lui sont accordés, nous dit l'article 11 : « Le délai total
« résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul
« obligatoire pour les Compagnies. » Par conséquent, nos marchandises arrivées à Cherbourg le 2 juin ne pourront être réclamées que le 4 par le destinataire : la Compagnie a droit à l'ensemble totalisé des délais partiels, et sa responsabilité ne saurait être engagée que si elle dépasse le délai total.

C'est là une disposition très sage qui, tout à la fois, laisse aux Compagnies leur liberté d'action pour effectuer le transport selon leur plus grande commodité, et empêche une foule de contestations qu'expéditeurs ou destinataires

auraient soulevées sans y avoir un intérêt réel. Que leur importe, en effet, l'heure et la date de l'expédition, la vitesse du train, etc., pourvu que la livraison soit faite dans les délais ? Ce serait d'ailleurs créer pour les Compagnies une situation presque intolérable, que de les obliger à respecter strictement chacun des délais partiels. Aussi bien ne l'a-t-on pas fait. L'expéditeur et le destinataire, qui connaissent la date de la remise des marchandises à la gare, peuvent se rendre *compte facilement* de la date à laquelle la livraison doit être faite, et cela suffit ; point n'est besoin de les laisser entrer dans le détail des délais de transports, dont le calcul est souvent difficile.

La disposition de l'article 11 n'a trait qu'aux transports par petite vitesse ; mais, évidemment et pour les mêmes motifs, elle doit être étendue aux transports par grande vitesse.

Le principe posé par l'article 11 est bien net.

Mais nous avons déjà vu, à propos du délai de livraison des marchandises transportées par petite vitesse, qu'il y avait contradiction entre cet article 11 et l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

Reprenons-en les textes pour pouvoir les comparer :

ARTICLE 10. — « Les expéditions en petite
« vitesse seront mises à la disposition des desti-

« nataires dans le jour qui suivra celui de leur « arrivée effective en gare. » C'est la reproduction de l'article 50 du cahier des charges.

ARTICLE 11. — « Le délai total résultant des « articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire « pour les Compagnies. »

Voici une marchandise expédiée en petite vitesse; les délais de livraison expirent le 20 janvier, or, elle arrive à destination le 16.

D'après l'article 10, elle doit être mise le 17 à la disposition du destinataire, au lieu que l'article 11 donne à la Compagnie le droit d'user du délai réglementaire total et de ne faire la livraison que le 21. Lequel des deux articles doit l'emporter en pareille occurrence, et lequel doit céder le pas à l'autre ?

Plusieurs opinions se sont fait jour sur cette question. Cet article 10, a-t-on dit, supposerait que la Compagnie a avisé le destinataire de l'arrivée de ses marchandises. Il y est, en effet, question de « mise à disposition », ce qui nous paraît bien sous-entendre l'envoi d'une lettre d'avis. Une pareille mesure aurait donc pour conséquence de faire perdre à la Compagnie le bénéfice des délais de route restant à courir, et le délai de livraison aurait son point de départ au moment de l'arrivée effective.

Nous n'hésiterons pas à repousser cette théorie, par ce motif qu'en l'acceptant, il faudrait

reconnaître aux Compagnies le droit de renoncer à l'intégralité des délais ; or, on sait que cette renonciation, quand bien même elle ne serait qu'implicite, leur est formellement défendue.

La deuxième théorie se trouve formulée par M. Bédarride, dans son traité des chemins de fer, au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises. (T. II. n° 410.)

« Les Compagnies sont en droit d'épuiser, dans chaque voyage, le délai total résultant de l'addition des délais d'expédition, de transport et de livraison. Peu importe que l'expédition ait été effectuée le lendemain de la remise ou plus tard, que la vitesse du train ait été de plus ou de moins de 125 kilomètres, que le colis ait été mis à la disposition du destinataire le lendemain ou le jour de l'arrivée; il suffit qu'en fait le voyage n'ait pas duré au delà de ce qu'il devait durer, et que les colis soient mis à la disposition du destinataire le jour où ils auraient dû l'être, en tenant compte du délai total, pour que la Compagnie soit à l'abri de toute réclamation. — Mais, si le voyage est achevé avant l'épuisement du délai total, rien ne saurait retarder la mise à la disposition du destinataire au delà du jour qui suit celui de l'arrivée à la gare de destination. C'est l'intérêt même de la Compagnie qui l'exige ainsi.

En effet, le retard qu'elle mettrait à livrer, en

attendant l'épuisement du délai total, outre l'encombrement de la gare, aurait ces autres inconvénients de prolonger la responsabilité qui lui incombe comme dépositaire, de retarder la perception du prix du transport et d'occasionner une perte d'intérêts qui n'est ni dans les usages ni dans les convenances du commerce. » (V. aussi : Duverdy, *Traité du contrat de transport*, n° 221 ; — Jugement du Tribunal de commerce de Châlons-sur-Marne, 8 mars 1876 ; — Tribunal de commerce de Bordeaux, Lamé-Fleury, Code annoté, p. 114.)

Sans doute, cette opinion contient une part de vérité, mais nous croyons devoir aussi la rejeter. En effet, son argumentation n'offre pas une base assez solide, et M. Féraud-Giraud, à notre avis, en a eu raison par cette simple remarque que « ce n'est point le fait, mais le droit que l'on doit prendre pour base de la fixation des délais ». (*Code des transports*, t. I, n° 313.) Les Compagnies, que l'expédition soit faite en grande vitesse ou en petite vitesse, ou bien ont droit à la totalité des délais, ou bien doivent perdre ce bénéfice par suite de l'arrivée de la marchandise avant l'expiration des délais de route.

Or, pour les expéditions en grande vitesse, bien que la marchandise soit parvenue à destination avant l'expiration de ces délais, la Com-

pagnie ne perd son droit ni au surplus du délai de route qu'elle n'a pas utilisé, ni au délai de livraison, et il nous semble que la solution doit être la même ici pour les transports en petite vitesse.

Une troisième opinion, formulée par M. Sarrut dans son étude « sur la législation et la jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer » (Éd. 1874, n° 514), conclut à la suppression pure et simple de l'article 10.

« Il y a, dit M. Sarrut, entre l'article 10 et l'article 11 une contradiction..... Il y a opposition entre les deux articles, et cette opposition est si tranchée qu'une conciliation est impossible. Il faut donc annuler l'un d'eux.

« Nous n'hésitons pas à annuler l'article 10 et à décider, par conséquent, que les marchandises expédiées par petite vitesse ne peuvent être réclamées par le destinataire que quand le délai réglementaire total est expiré. On n'aperçoit pas, en effet, le motif pour lequel, à la règle générale que formule l'article 11, une dérogation serait apportée, dérogation consistant en ce que, pour les marchandises expédiées par petite vitesse, la livraison pourrait en être exigée par le destinataire avant que le délai réglementaire total fût épuisé. »

A l'appui de ce système que nous adoptons pleinement, on peut invoquer un argument

d'analogie tiré de l'article 4, qui prévoit une situation identique pour les marchandises en grande vitesse. Il n'y a aucune raison de distinguer, et la Compagnie qui a fait parvenir, avant l'expiration du délai de route, une marchandise à destination n'aura pas perdu pour cela le bénéfice de la partie de ce délai restant à courir, ni celui du délai de livraison.

Nous remarquerons aussi que, dans les rares cas où elle est encore usitée, la lettre de voiture déterminant les délais de transport, il existe lors de la remise, entre l'expéditeur et la Compagnie, un contrat parfait qui ne saurait plus être modifié en aucune façon.

La Cour de cassation elle-même a reconnu la justesse de ces raisonnements, et c'est ce troisième système qu'elle a consacré.

La deuxième opinion avait bien eu, elle aussi, ses partisans, et un jugement du Tribunal de commerce de Châlons-sur-Marne du 8 mars 1876 déclarait que, du moment où la marchandise est rendue à la gare de destination, il n'y a pas à prendre en considération les délais accordés pour le transport, et que la Compagnie doit opérer la délivrance dans les vingt-quatre heures de l'arrivée effective, quel que soit le temps inférieur au délai réglementaire qu'elle ait mis à faire la route ». — Mais la Cour suprême, par un arrêt du 24 juillet 1877, a cassé ce jugement

et déclaré de la façon la plus formelle que le destinataire de marchandises expédiées par petite vitesse ne peut se plaindre de ce que ces marchandises ne lui ont pas été livrées dans les vingt-quatre heures de leur arrivée effective, « si la remise a eu lieu avant l'expiration de l'ensemble des délais fixés pour le transport et la livraison ». (D. 79, 1, 28 et S. 78, 1, 424.)

Donc, malgré l'article 10 de l'arrêté de 1866, il ne faut considérer que le délai total, et il est de principe que les Compagnies ont droit au bénéfice de tous les délais qui leur sont accordés, qu'elles y ont un droit absolu, et que ce droit doit être respecté avant d'appliquer aucune autre règle. (Cassation, 25 avril 1877, *France judiciaire* 1878, p. 41. — En ce sens : Ruben de Couder, *Dict.*, v° *Chemin de fer*, n° 152.)

La Compagnie aura suffisamment rempli ses obligations lorsqu'elle remettra à destination, avant l'expiration du délai total réglementaire, les objets pour lesquels l'expéditeur requiert l'application du tarif spécial, quel que soit d'ailleurs, dans la limite de ce délai, le moment auquel elle met ses wagons à la disposition de l'expéditeur pour qu'il en opère le chargement. (Cassation, 22 mars 1876, S. 76, 1, 424 et D. 79, 1, 27.) — Et, contrairement à ce qu'avait décidé un jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux du 14 novembre 1854, rapporté par

Cotelle (*Législation des chemins de fer*, t. II, n° 389), elle peut refuser de livrer une marchandise qui se trouve sur les quais d'arrivée, lorsque les délais réglementaires fixés pour son transport et la livraison ne sont pas expirés. (Cass., 10 mai 1876, S. 76, 1, 381 et D. 78, 5, 113. — 5 avril 1876, S. 76, 1, 222 et D. 77, 5, 60. — 24 juillet 1877, S. 78, 1, 414. — Sarrut, n° 513. — Ruben de Couder, *Dict.*, v° *Ch. de fer*, n° 252. — *Contra* : Bédarride, *Ch. de fer*, n° 408; — Duverdy, *Contrat de transport*, n° 221.)

On ne peut se plaindre de ce qu'elle aurait livré après l'heure des marchés une marchandise destinée à leur approvisionnement, dès lors que cette marchandise a été livrée dans les délais réglementaires (Cass., 18 janvier 1875. S., 75, 1, 128.), ni de ce que les colis transportés, à la suite d'une erreur des agents de la Compagnie, aient été conduits au delà du lieu de leur destination, ou aient reçu une fausse direction, s'ils ont été remis au destinataire dans les délais légaux. (Cass., 1^{er} décembre 1874, S. 75, 1, 16. — 2 juillet 1879, S. 80, 1, 113.)

Mais voici des questions qui offrent plus de difficultés.

a) Une Compagnie doit-elle, dans le silence de l'expéditeur, faire passer les marchandises expédiées par l'itinéraire kilométriquement le

plus court, alors qu'il existe un autre itinéraire plus long, mais moins rapide que le premier ?

Aucun arrêté n'a tranché la question, et pourtant elle présente une réelle importance quant au point de départ du retard, qui variera suivant la solution adoptée.

Un auteur, M. Picard (*Traité des chemins de fer*, t. iv, p. 301), a essayé de soutenir que, même en l'absence d'une demande spéciale de l'expéditeur, la Compagnie serait tenue d'expédier ses marchandises par la voie la plus rapide, fût-elle la plus onéreuse ; car, dit-il, si, aux termes des circulaires de certaines Compagnies, les marchandises devraient être expédiées par l'itinéraire kilométriquement le plus court, comme il en résulterait, dans certains cas, des transbordements regrettables en même temps qu'une prolongation de durée du transport, elles consacrent certaines exceptions au principe. (Compagnie des chemins de fer P. -L. - M., circulaire 101, p. 34, année 1893.)

Mais cette opinion devait être rejetée, d'abord puisque, aux termes mêmes des circulaires qu'invoque M. Picard, c'est la voie kilométriquement la plus courte qui doit être suivie en principe, et ensuite parce que les circulaires n'ont été faites qu'en vue des besoins du service intérieur des Compagnies, pour rendre la circulation plus facile, ou éviter aux employés un surcroît de travail.

Aussi ne pouvons-nous qu'approuver pleinement un arrêt de la Cour de cassation du 3 février 1885, qui déclare de la façon la plus formelle qu'une « compagnie de chemins de fer recevant mandat de transporter des marchandises sans que l'expéditeur désigne l'itinéraire à suivre, doit les transporter par la voie kilométriquement la plus courte ».

Un arrêt de la Cour de cassation du 13 juin 1894 confirme cette solution :

« La règle d'après laquelle les Compagnies doivent, en règle générale, faire suivre aux marchandises la route kilométriquement la plus courte reçoit exception :

« 1° Soit quand un autre itinéraire a été expressément stipulé,

« 2° Soit quand l'application de cette règle serait incompatible avec celle du tarif requis ou avec les conditions du mode de transport choisi par l'expéditeur,

« 3° Soit enfin quand la marchandise est chargée en gare expéditrice sur le même train qui doit l'amener directement à destination. »

Ainsi, hors ces trois cas limitativement déterminés, le principe reste toujours sauf, et les Compagnies doivent emprunter, pour le transport, l'itinéraire kilométriquement le plus court.

b) En cours de route, un colis, primitivement expédié en petite vitesse, se trouve, par suite

d'accords nouveaux intervenus entre l'expéditeur et le voiturier, continuer son voyage en grande vitesse, à partir d'une gare intermédiaire. La Compagnie sera-t-elle autorisée à compenser, avec une avance réalisée dans le transport en petite vitesse, le retard survenu dans la deuxième partie du transport faite en grande vitesse ?

La jurisprudence ne l'admet pas, car il n'y a pas là une simple modification du contrat de transport : il existe dans ce cas deux contrats différents, l'un pour la première partie du transport, et l'autre pour la seconde ; le contrat primitif disparaît sitôt que s'est formé le nouveau contrat, qui doit régler la seconde partie du transport. (Cassation, 16 juin 1879, S. 79, 1, 378.) On devra, pour savoir s'il y a retard, examiner isolément chacune des parties du transport ; car il y a eu comme deux transports différents, et, en faisant ainsi le calcul des délais, on ne violera nullement l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866. En effet, « si les délais réglementaires sont obligatoires pour les expéditeurs et pour les Compagnies, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite, cela n'est vrai que pour le calcul desdits délais afférents à un seul et unique contrat de transport, recevant son exécution complète, mais reste sans application quand, par suite d'un accord tacite

intervenue entre les parties sous l'empire de circonstances nouvelles, un nouveau contrat de transport a été substitué au contrat primitif, dont toutes les conséquences ont été définitivement réglées. »

§ 2

CLAUSE DE L'AUGMENTATION DE DÉLAI

ARTICLE 12.— « La fixation des délais ci-dessus déterminés, pour les transports à petite vitesse effectués aux prix et conditions des tarifs généraux, ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs, où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits avec l'approbation de l'administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix. »

Il résulte clairement de cet article, que les délais fixés par l'arrêté ministériel sont les délais de droit commun, mais que les Compagnies peuvent en stipuler l'augmentation dans un tarif spécial.

Mais pourquoi stipuler une augmentation de délai? Les Compagnies ont intérêt, semble-t-il, à ne pas profiter de la totalité des délais que leur accordent les tarifs généraux, soit

afin d'éviter l'encombrement des gares, soit afin de mieux utiliser leur matériel, qui serait immobilisé *pendant tout le délai par les marchandises qu'il contient.*

Cela serait vrai si les expéditions étaient toujours faites d'une grande gare à destination d'une autre grande gare ; et, en fait, dans ce cas, le délai sera, le moins souvent possible, utilisé en entier. Mais il n'en sera plus de même si les marchandises sont expédiées dans une petite gare. Là, en effet, les employés sont moins pressés d'ouvrage, et, grâce justement à la clause d'augmentation des délais, ils pourront rassembler, dans un même envoi, des colis qui leur ont été apportés à quelques jours d'intervalle, et qui doivent être envoyés, soit à la même gare de destination, soit encore dans une même direction, et c'est pour les Compagnies une économie sensible de matériel et de combustible.

Pour les expéditions en grande vitesse, l'augmentation des délais n'est que de quelques heures. — D'après le tarif spécial G. V. n° 10, P.-L.-M., les marchandises doivent être remises au moins 3 heures avant le départ d'un train spécial, et la livraison a lieu dans les 6 heures après l'arrivée du train. L'allongement des délais est seulement de quatre heures pour cette Compagnie.

Pour le Nord, il est encore moindre : son tarif spécial G. V. n° 6 ne donne qu'une heure d'augmentation de délais pour la remise à l'arrivée.

L'augmentation de délais est beaucoup plus sensible pour les expéditions en petite vitesse : elle varie entre 3 et 15 jours. Nous trouvons en effet :

Un allongement de 3 jours, tarif spécial P. V., n° 2, Orléans ; — un allongement de 8 jours, tarif spécial P. V., n°s 8, 9, 10, 11, 12, 13, Est, — n°s 7, 8, Orléans, — n° 10, Midi ; — un allongement de 10 jours, tarif spécial P. V., n° 11, Est, — n°s 12, 13, Midi, — n°s 10, 11, Ouest ; — un allongement de 15 jours, tarif spécial P. V., n° 7, Nord.

« Mais, nous dit M. Sarrut (*Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer*, p. 127), il est assez généralement de 8 jours. »

Il sera très facile, dans le cas où un tarif spécial à « clause d'augmentation de délais » a été demandé par l'expéditeur, de savoir le moment précis où les colis devront arriver à destination : au délai total des délais ordinaires, nous ajouterons les délais du tarif spécial, et nous aurons le temps donné pour effectuer le transport. L'arrêté ministériel ne prévoit pas le cas où le transport d'un objet est effectué successivement par des Compagnies différentes.

Mais il faut admettre dans le cas où deux Compagnies ont adopté, pour le transport des marchandises à petite vitesse, des tarifs communs permettant à chacune de ces Compagnies d'user du chemin de l'autre comme si ce chemin lui appartenait, il faut admettre, disons-nous, dans cette hypothèse, que le délai dans lequel les marchandises transportées doivent être mises à la disposition du destinataire, se compte de la même manière que si le transport avait lieu sur une même ligne. (Conf. Req., 8 décembre 1858, D. 59, 1, 37. — *Jurisprudence générale, voirie par chemins de fer*, n^{os} 392 et 419.)

La Cour de cassation a décidé aussi que l'augmentation facultative des délais pour le transport en petite vitesse, que les Compagnies sont autorisées, par l'article 12 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, à se réserver dans leurs tarifs spéciaux, en dehors des délais réglementaires, est propre à chacune des Compagnies qui coopèrent au transport d'un objet sur des réseaux différents, en se substituant l'une à l'autre, aussi bien que les délais mêmes qui ont été établis par le même arrêté.

« L'expéditeur qui demande le transport à prix réduit pour des objets qui doivent voyager sur des réseaux différents, est réputé avoir accepté les conditions des tarifs généraux de chacune des Compagnies qui seront substituées

à celle qui, la première, a reçu les objets à transporter, et avoir aussi consenti à la bonification de délai dont ces tarifs contiennent la réserve.

« Et, par conséquent, chacune des Compagnies qui doivent effectuer le transport peut user distinctement de l'augmentation facultative des délais que lui réservent ses tarifs ». (D., 69, 1, 78.)

L'arrêté ministériel de 1866 contient encore un article 14 ainsi conçu :

ARTICLE 14. — « Aux délais fixés ci-dessus, « tant pour la grande que pour la petite « vitesse, seront ajoutés les délais nécessaires « pour l'accomplissement des formalités de « douane. »

Nous n'avons rien à ajouter à la disposition de cet article, et nous avons ainsi terminé l'explication, article par article, de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

CHAPITRE IV

DÉLAI DE TRANSPORT DES PERSONNES

On ne saurait obliger les Compagnies à tenir les guichets constamment ouverts pour la délivrance des billets des voyageurs, d'autant que souvent, dans les petites gares, le même agent est chargé tout à la fois de donner les billets et de remplir les autres services.

Dans toutes, du reste, cette obligation aurait pour conséquence l'immobilisation d'un employé qui perdrait son temps inutilement dans beaucoup de stations ; car, *sur bon nombre de lignes*, les trains ne sont pas tellement fréquents qu'il ne s'écoule plusieurs heures entre le passage de chaque convoi, et d'ailleurs les voyageurs ne viennent le plus souvent chercher leur billet que peu d'instantants avant l'heure du départ du train.

Aussi l'article 5 du tarif général G. V. a-t-il fixé le délai pendant lequel doit avoir lieu la distribution des billets.

Elle commence au plus tard, dans les grandes gares, 30 minutes et, dans les autres gares, 15 minutes avant l'heure réglementaire du

départ train. Elle cesse au plus tôt, dans les grandes gares, pour les voyageurs avec bagages, 15 minutes et, pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Dans les autres gares, la distribution cesse, soit pour les voyageurs avec bagages, soit pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure indiquée ci-dessus.

Les préfectures, les sous-préfectures, les villes commerçantes, les gares d'embranchements peuvent être comptées au nombre des grandes gares ; mais les Compagnies ont toute latitude pour désigner comme grandes gares les stations qu'elles jugent dignes de ce nom. Ainsi ne sont pas considérées comme gares importantes :

Tulle, Cahors, Rouen, Martinville (nord) (préfectures) ;

Saint-Pol, Avesnes, Albertville, Provins (sous-préfectures) ;

Creil, Somain, Blesmes, Villeneuve-Saint-Georges (bifurcations) ;

Tourcoing, Roubaix (villes commerçantes).

Tout voyageur qui arrive plus de 5 minutes avant l'heure de départ du train a le droit d'obtenir un billet, sauf à lui à prouver qu'il était à la gare dans les délais voulus. C'est ainsi qu'un voyageur qui s'était présenté au guichet de la

gare du Havre 8 minutes avant le départ du train, et qui n'avait pas pu prendre son billet à cause de la grande affluence des voyageurs, fit condamner la Compagnie à lui payer une indemnité. Dans l'espèce, un seul guichet avait été ouvert pour deux trains dont le départ s'effectuait à peu près simultanément. La Compagnie était en faute : elle apportait un retard et même un empêchement pour un certain nombre de personnes qui auraient pu, sans cet encombrement, prendre leurs billets en temps utile. (Tribunal de commerce du Havre, 29 janvier 1884, Jurisprudence Havre, 1884, p. 154.) Mais, en revanche, la Compagnie a le droit de cesser la distribution des billets 5 minutes avant le départ du train, quels que soient l'affluence des voyageurs et le nombre des personnes qui, par le fait de la fermeture des guichets, sont mises dans l'impossibilité de prendre le train (même jugement).

Le voyageur qui s'est présenté au guichet et s'est fait délivrer un billet dans les délais réglementaires, c'est-à-dire au moins 5 minutes avant le départ du train, a le droit d'exiger de la Compagnie qu'elle le transporte dans les délais convenus.

En effet, les Compagnies doivent exécuter avec soin et exactitude le transport des voyageurs (art. 49, *cahier des charges*), et « des

« affiches placées dans les stations feront
« connaître au public les heures des convois
« ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils
« doivent desservir, les heures auxquelles ils
« doivent arriver à chacune des stations et en
« partir. — Quinze jours au moins avant d'être
« mis à exécution, ces ordres de service seront
« communiqués en même temps aux commis-
« saires royaux, au préfet du département et au
« ministre des Travaux publics, qui pourra
« prescrire les modifications nécessaires pour
« la sûreté de la circulation et les besoins du
« public ». (Ordonnance 15 novembre 1846, art.
42.) C'est qu'en effet « le service des chemins de
fer doit être organisé de telle sorte que, chaque
jour, les personnes qui ont à les parcourir soient
assurées de trouver, lorsqu'elles se présentent,
les moyens de transport qui leur ont été promis. »
(Circulaire du 31 décembre 1846, portant envoi
de l'ordonnance de 1846.)

Ainsi, la Compagnie est tenue de faire partir
le train à l'heure.

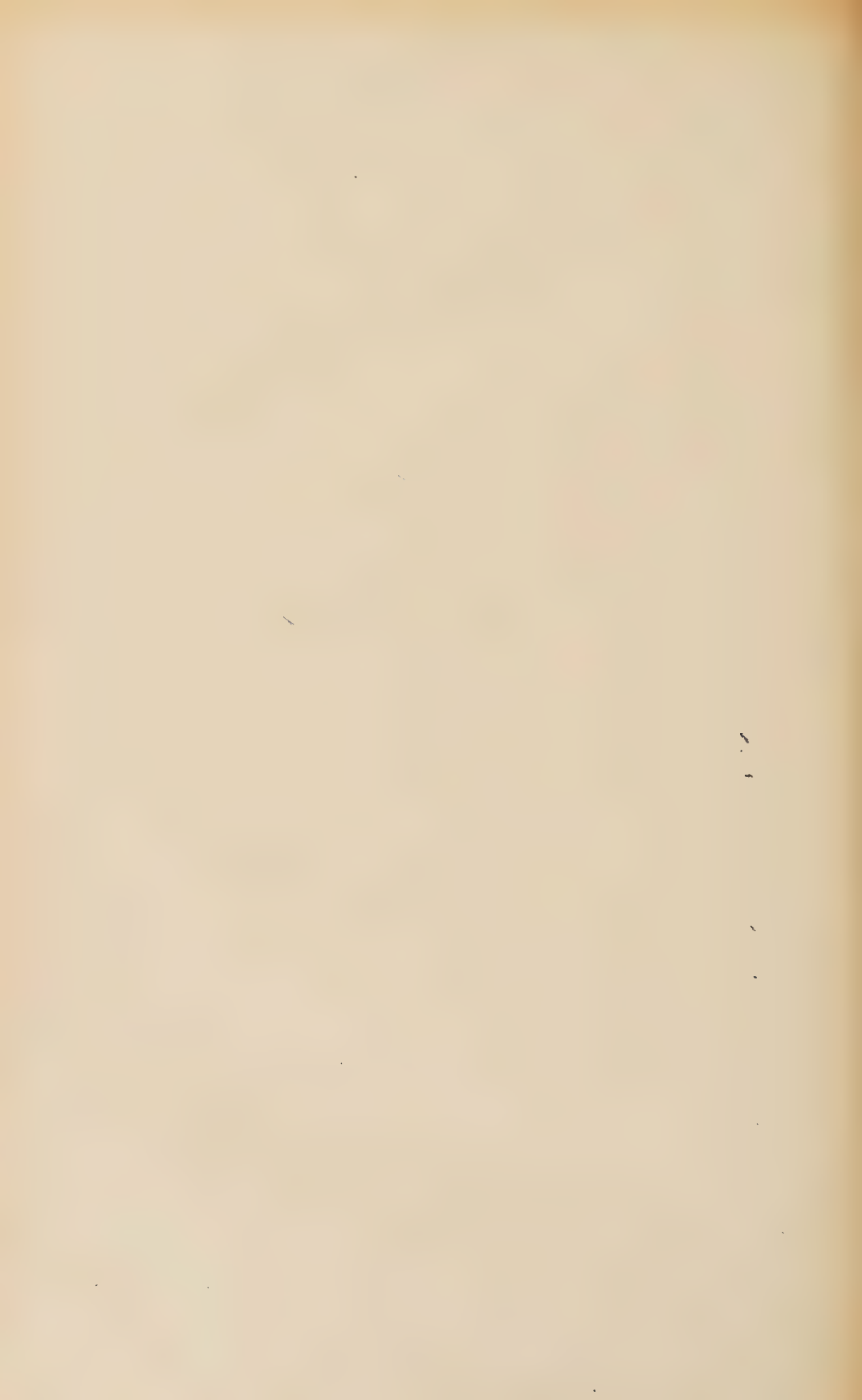
« La marche des trains est fixée sur l'heure
légale, avec un retard de 5 minutes » (Circu-
laire du 24 septembre 1892), et « aucun convoi
ne pourra partir d'une station avant l'heure dé-
terminée par le règlement du service. » (Ordon-
nance du 15 novembre 1846, art. 27.)

Elle est également tenue de faire arriver le

train, à chaque station, à l'heure indiquée par les affiches.

Les heures de départ et d'arrivée étant affichées dans toutes les gares, le voyageur les considère comme une pollicitation de la Compagnie ; en prenant son billet, il accepte tacitement ces conditions, et transforme en contrat l'offre unilatérale que la Compagnie lui faisait. Celle-ci est liée dès lors, et, si elle n'exécute pas son engagement vis-à-vis du voyageur, elle lui doit des dommages-intérêts. (Tribunal de commerce de la Seine, 16 février 1893, *Gaz. Pal.*, 93. 1. 612.)

Ainsi, en principe, toutes les fois qu'un convoi ne sera pas parti à l'heure indiquée, qu'il ne sera pas arrivé à l'heure dite, et nous ajouterons, qu'il n'aura pas stationné dans une gare le temps marqué sur l'indicateur, qu'il n'aura pas fait l'arrêt sur lequel les voyageurs étaient en droit de compter, par exemple pour faire un repas, la Compagnie n'aura pas exécuté son engagement, et cette inexécution entraînera sa responsabilité.



DEUXIÈME PARTIE.

DES RETARDS

CHAPITRE I^{er}

DE LA RESPONSABILITÉ POUR CAUSE DE RETARD FONDEMENT ET CARACTÈRE

Par le fait même du contrat de transport, les Compagnies sont soumises à une obligation de faire qui consiste à effectuer ce transport dans certaines conditions, et « se résoudra en dommages-intérêts en cas de non-exécution » de leur part. (Art. 1142 Code civil.)

La responsabilité des Compagnies résulte des principes généraux mêmes du droit ; nous la retrouvons dans les textes des Codes civil et de commerce.

L'art. 1142 Code civil que nous venons de voir, et aux termes duquel « toute obligation de

faire se résout en dommages-intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur ».

Les articles 1147, 1148 et 1149 du Code civil, qui prévoient l'allocation de dommages-intérêts pour le retard dans l'exécution des obligations, sauf le cas fortuit ou la force majeure ; l'art. 1786, relatif aux règlements particuliers qui assujétissent le voiturier à une responsabilité spéciale.

Les articles 97, 99, 104, 105 (loi du 11 avril 1888), 108 (loi du 11 avril 1888) du Code de com.

Tels sont les textes les plus importants qui régissent notre matière de la responsabilité des chemins de fer pour cause de retard. Nous allons voir maintenant quels sont le point de départ et le caractère de cette responsabilité.

La responsabilité des Compagnies ne naîtra qu'après la formation du contrat de transport, au moment où l'objet à transporter sera mis en sa possession ; car, si le contrat de transport est formé dès l'instant où les parties ont conclu leur convention, le contrat ne peut recevoir son exécution que lorsque les marchandises ont été remises au voiturier pour les transporter. Cette remise doit être faite aux agents préposés spécialement à cet effet, tels que les employés du bureau des expéditions et les reconnaisseurs (Toulouse, 9 juillet 1829, S. 1830, 2, 47), ou les employés des bureaux de ville lorsque la Compagnie en a établi. Ce n'est donc qu'à partir de

ce moment que la responsabilité de la Compagnie sera engagée.

Mais quel va être le caractère de cette responsabilité ?

En matière de transport de marchandises, la Compagnie est obligée en vertu d'un contrat, et doit des dommages-intérêts à raison de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse de son obligation ; sa responsabilité est donc contractuelle.

La responsabilité du voiturier pour retard, au cas de transport des personnes, sera-t-elle contractuelle comme au cas de transport de marchandises ? Oui, évidemment.

La Compagnie a contracté envers le voyageur l'obligation de le transporter dans les délais convenus. Cette obligation n'est pas exécutée, ou, ce qui revient au même, est mal exécutée : il y a faute contractuelle. Un dommage en résulte pour le voyageur, que la Compagnie, qui est ici débitrice, est tenue de réparer.

Et qu'il s'agisse de retard dans le transport des marchandises ou de celui des personnes, la charge de la preuve incombe à la Compagnie, qui est tenue en vertu d'un contrat. L'expéditeur ou le voyageur allègue la mauvaise exécution du contrat de transport ; il prétend avoir de ce chef subi un préjudice : c'est à la Compagnie, qui prétend ne devoir aucune indemnité, à prouver le cas fortuit ou la force majeure, et la

personne qui agit contre elle n'a rien à prouver que le contrat de transport intervenu, le fait du retard et l'étendue du dommage que ce retard lui a causé.

Puisque la Compagnie est responsable du retard en vertu du contrat de transport, il faut que ce contrat existe, et c'est au destinataire ou au voyageur qui se plaint du retard à en prouver l'existence. Mais comment faire cette preuve ?

Une fois l'objet à transporter remis valablement à la Compagnie, c'est-à-dire aux employés du bureau des expéditions, aux reconnaisseurs ou aux bureaux de ville de la Compagnie, celle-ci remet à l'expéditeur, soit un récépissé, soit une lettre de voiture.

Art. 49 du cahier des charges. « Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

« Dans le cas où l'expéditeur ne demande-rait pas de lettre de voiture ¹, la Compagnie

1. Le commerce a du reste abandonné, pour les transports par chemin de fer, l'emploi des lettres de voiture et n'a conservé que l'usage du récépissé, qui a produit, d'ailleurs, les mêmes effets. Ce récépissé devrait régulièrement énoncer le délai du transport. Mais, en fait, jamais cette énonciation n'a lieu, car la détermination du délai n'est pas libre, et le récépissé porte seulement au verso l'arrêté ministériel qui fixe les délais du transport.

« sera tenue de lui délivrer un récépissé qui
« énoncera la nature et le poids du colis, le
« prix total du transport et le délai dans lequel
« ce transport devra être effectué. »

L'article 10 de la loi du 13 mai 1863 a complété les indications que doit contenir le récépissé, et maintenant, ils contiennent l'un et l'autre les mêmes indications essentielles, ainsi qu'on peut le voir par le tableau ci-dessous :

**Énonciations que doit contenir
une lettre de voiture**

(Art. 102, Code de commerce)

Nature, poids ou contenance des objets transportés.

Délai dans lequel le transport doit être effectué.

Nom, domicile du commissionnaire du transport.

Nom de celui à qui la marchandise est adressée.

Nom et domicile du voiturier.

Prix de la voiture.

Indemnité en cas de retard.

Marques et numéros des objets à transporter.

Signature de l'expéditeur et du commissionnaire.

**Énonciations que doit contenir
un récépissé**

(Art. 10, loi 13 mai 1863)

Nature et poids du colis.

Délai dans lequel le transport doit être effectué.

Nom et adresse du destinataire.

Prix total du transport.

Désignation des colis.

Aussitôt qu'il se sera dessaisi de son colis entre les mains de la Compagnie, l'expéditeur aura donc un titre, lettre de voiture ou récépissé le plus souvent, qui lui servira de preuve lorsqu'il lui faudra démontrer l'existence du contrat de transport : c'est un témoin de la remise des marchandises qui porte sur lui les conditions du contrat et, entre autres, le délai de transport dont l'inobservation entraîne la responsabilité de la Compagnie.

Ainsi, dans le transport des marchandises, il existe un titre qui permet de prouver le contrat et par suite les obligations de la Compagnie. En est-il de même dans le transport des personnes ?

D'après l'art. 4 des tarifs généraux homologués, « le voyageur doit payer le prix de sa place préalablement au transport », et le paiement effectué est constaté par la délivrance d'un billet. Cette remise d'un billet en échange du prix du transport est une reconnaissance du versement du prix fait par le voyageur : le billet est, dans l'espèce, une véritable quittance, mais il est aussi un titre contre la Compagnie. Le voyageur a rempli son obligation, il a payé sa place ; le billet qu'il a entre les mains en fait foi, en même temps qu'il prouve que la Compagnie s'est engagée à le transporter dans les conditions qui sont énoncées sur ce billet : c'est un titre

écrit, un moyen de preuve du contrat, un véritable *instrumentum*.

Grâce à la lettre de voiture ou au récépissé lorsqu'il s'agit de transport de marchandises, grâce au billet dans le transport de personnes, il sera facile au destinataire ou au voyageur de prouver le contrat et l'existence des obligations qui en découlent, et, par conséquent, il leur sera facile de démontrer, en même temps que l'existence du contrat, l'obligation qui incombait à la Compagnie de faire le transport dans un délai déterminé.

Mais il leur faut encore prouver autre chose : si la Compagnie est tenue d'effectuer le transport en vingt-quatre heures, en quarante-huit heures, ils devront prouver que, ce délai, la Compagnie l'a dépassé, et qu'en conséquence, il y a retard.

Cette preuve du retard, qui se fera en établissant le décompte des délais, est à ce point nécessaire, qu'un jugement qui prononce une condamnation pour retard contre une Compagnie doit être cassé, s'il ne contient pas les éléments permettant de vérifier si oui ou non la Compagnie a observé les délais.

Autrement dit, il faudra préciser : l'heure de la remise des colis à la gare de départ, l'heure d'arrivée à destination, les délais prescrits par les règlements eu égard à la distance à parcou-

rir, et, si la marchandise a passé sur plusieurs réseaux, les délais de transmission de gare à gare. (Cassation 10 novembre 1875. S., 76, 1, 80. — 27 mars 1878, S. 78, 1, 326. — 27 mai 1878, S. 78, 1, 380. — 31 mars 1879, S. 79, 1, 277. — 9 avril 1883, S. 85, 1, 221, et Lamé Fleury, 1883, p. 106. — Cassation 10 juillet 1884, D. 84, 5, 67. — 20 août 1884, S. 85, 1, 270, et D. 84, 5, 68. — Féraud-Giraud, t. 2, n° 1067.)

CHAPITRE II

CAS DE RESPONSABILITÉ POUR RETARD

Liée par les tarifs et les règlements administratifs, une Compagnie de chemins de fer est présumée en faute par cela seul qu'elle n'a pas exécuté son obligation d'accomplir le transport dans les délais voulus.

Sans doute, il est des cas où la faute de la Compagnie est certaine et facile à découvrir et à prouver, mais le contraire se produit plus fréquemment. En effet, les colis, une fois remis au chemin de fer, sont dérobés à la surveillance des expéditeurs et des destinataires ; par suite, il devient difficile de démontrer la faute du voiturier, et l'on comprend très bien que celui-ci soit, en principe, déclaré responsable de l'arrivée des objets dont il est chargé, dans le temps fixé par les règlements, et cela sans que l'expéditeur ait aucune preuve à faire contre lui.

L'article 49 du cahier des charges rappelle cette obligation en ces termes : « La Compagnie
« sera tenue d'effectuer constamment avec, soin,
« exactitude et célérité, le transport des bestiaux,

« denrées, marchandises et objets quelconques
« qui lui seront confiés. »

Ainsi, la Compagnie est responsable du retard de plein droit ; mais, comme tout principe comporte des dérogations, nous allons voir que cette règle supporte des tempéraments dans certaines circonstances et certaines conditions. La responsabilité des Compagnies se trouvera de la sorte restreinte ou même entièrement déagée. Si le voiturier ordinaire est responsable au cas de retard, sauf les exceptions tirées des cas fortuits et de force majeure, en matière de transport de colis postaux, le principe est différent : les Compagnies n'encourent aucune responsabilité pour les retards qui peuvent se produire. C'est ce qui résulte, pour les transports internationaux, de la convention internationale du 3 novembre 1880 et, pour les transports intérieurs, des décrets pris par le gouvernement en vertu d'une délégation qui lui a été faite par la loi du 3 mars 1881.

SECTION I^{re}

Cas d'exonération légale de la responsabilité

Deux conditions sont nécessaires pour que la responsabilité de la Compagnie soit engagée : il faut d'abord qu'il y ait retard, et, en second

lieu, que ce retard soit imputable à la Compagnie. Aussi la loi l'exonère-t-elle complètement de la responsabilité que le retard fait naître contre elle, si elle prouve que le retard est dû soit à un cas fortuit, soit à la force majeure. (A. 1784 C. civ., 103 et 104 C. com. — Cass., 16 juillet 1890, D. 92, 1, 387. — 15 juillet 1891, D. 92, 1, 386. — 29 avril 1893. D., 95, 1, 296.)

Nous allons voir, dans un premier paragraphe, ce que sont le cas fortuit et la force majeure, et dans quelles circonstances la Compagnie pourra les invoquer; puis, dans un second paragraphe, nous examinerons comment elle devra en faire la preuve.

§ 1^{er}

DÉFINITION DU CAS FORTUIT ET DE LA FORCE MAJEURE, ET DANS QUELLES CIRCONSTANCES LA COMPAGNIE POURRA LES INVOQUER ?

Que doit-on entendre par cas fortuit et par force majeure ?

Ces expressions sont employées comme synonymes et par la doctrine et par la jurisprudence (comp. art. 1348-4°, 1773, 1954, Merlin, *Répert.*, v° *Cas fortuit* et v° *Force majeure*); elles expriment l'une et l'autre l'idée d'une cause

étrangère qui ne peut être imputée au voiturier :
« *Omnem vim cui resisti non potest* », dit Ulpien.
(L. 15 § 2 ff., *Locati*.)

« *Casum fortuitum definimus omne quod humano captu prævideri non potest, nec cui præviso potest resisti. . .* » Définition de Viennius (Partit. juris. Lib. II, cap. LXIV). Et la loi 6 au Code, « *de pigneratitia actione* », définit ainsi la force majeure : « *Accidens quod, per custodiam, curam vel diligentiam mentis humanæ, non potest vitari ab eo qui patitur.* »

« Toutefois, rapporte Demolombe (t. xxiv, p. 549, n° 553, édit. 1877), certains auteurs proposent une distinction entre ces deux termes : la force majeure exprime plutôt, d'après eux, l'idée d'un *accident de la nature* ; tandis que le cas fortuit exprime plutôt l'idée d'un *fait de l'homme* ». Mais il est inutile d'insister sur cette distinction, qui n'offre aucun intérêt au point de vue pratique, puisque le cas fortuit comme la force majeure libèrent le voiturier en excluant sa responsabilité ; l'article 1784 les met sur le même pied quant à leurs effets.

Toutes les fois que les événements auront été irrésistibles et leurs effets inévitables, lorsque la Compagnie aura pris toutes ses mesures en vue de les empêcher de se produire, autrement dit, toutes les fois que l'événement n'aura pas été précédé, accompagné ou suivi de quelque

faute qui soit imputable à cette Compagnie, sa responsabilité sera à couvert: « *Si modo non ipsius culpa is casus intervenerit* » (Ins. quib. mod. contract. oblig., § 2). Car à l'impossible nul n'est tenu.

Pour qu'une Compagnie puisse se libérer en invoquant le cas fortuit et la force majeure, il faut qu'elle n'ait pu ni les prévoir ni les empêcher. (Sourdat, *De la Responsabilité*, t. II, p. 999.) Hotmann, cité par Demolombe, a distingué 5 espèces d'événements de force majeure ou de cas fortuit :

1° *Divinum*. — La foudre, la tempête, etc. ;

2° *Naturale*. — La maladie, la mort, l'écroulement par vétusté, etc. ;

3° *Humanum*. — La violence, le fait du prince, etc. ;

4° *Bestiale*. — Le dommage causé par un animal ;

5° *Fluviale*. — Le dommage causé par un fleuve.

Mais il serait impossible, en raison de l'infinie variété qu'ils peuvent présenter, d'énumérer tous les cas fortuits ou de force majeure, et c'est aux juges du fond qu'il appartient d'en reconnaître et d'en constater l'existence, d'apprécier souverainement les faits et documents de la cause. (Cass. 13 février 1872, S. 72, 1, 60 ; D. 72, 1, 186. — 14 mai 1872, S. 73, 1, 224 ;

D. 73, 1, 78. — 13 août 1873, S. 74, 1, 74; D. 75, 1, 126. — 19 août 1874, D. 76, 5, 257. — 10 avril 1883, S. 85, 1, 217; D. 84, 1, 39. — 22 décembre 1884, S. 85, 1, 490; D. 85, 1, 73).
Notons ici que la jurisprudence admet assez difficilement l'existence de ces cas invoqués par les Compagnies pour se libérer, et qu'elle se montre très sévère dans l'appréciation des faits qui les constituent.

Nous allons passer en revue quelques-uns des événements qui constituent les cas fortuits et la force majeure, et nous verrons qu'ils peuvent se ramener facilement à deux classes :

1° Ceux qui ne proviennent pas uniquement d'un fait de la nature ou des tiers, tels que l'encombrement des gares, l'insuffisance du matériel, son mauvais état.

2° Ceux qui proviennent d'un fait de la nature ou des tiers, tels que les incendies, les inondations, les gelées, les éboulements, le vol, le fait du prince, l'état de guerre.

*1^o Événements ne provenant pas uniquement d'un fait
de la nature ou des tiers*

Les articles 49 du cahier des charges et 50 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, font aux Compagnies un devoir « d'effectuer constamment, avec soin, exactitude, célé-

« rité et sans tour de faveur, le transport des « voyageurs, denrées, marchandises et objets « qui lui sont confiés ». Nous en concluons qu'en principe, la Compagnie doit effectuer tous les transports qu'on lui propose, sans exception. Mais alors il pourra se produire ce fait que la gare se trouvera encombrée tout d'un coup, et que le matériel deviendra insuffisant vu le nombre des expéditions. Les Compagnies pourront-elles, dans ce cas, invoquer la force majeure en alléguant qu'elles ne pouvaient pas prévoir une recrudescence subite et exceptionnelle de trafic ? — Non, en principe ; car elles jouissent d'un monopole de fait qui, en mettant le public à leur merci, leur impose par contre l'obligation de tenir à la disposition des voyageurs et du commerce un matériel suffisant. Toutefois, il est d'une sage administration que chaque gare soit installée en vue du trafic qu'elle doit avoir normalement, et qu'elle ait un personnel en rapport avec ses besoins. Si donc la Compagnie se trouve obligée tout à coup de faire face à des exigences exceptionnelles, sans proportion avec le mouvement normal de la production et du commerce dans la région, il appartiendra aux tribunaux de rechercher si la Compagnie a satisfait dans une mesure suffisante à ses obligations, et si elle peut invoquer la force majeure.

Il faut, avons-nous dit, des circonstances exceptionnelles pour que l'encombrement des gares et l'insuffisance du matériel dégagent la responsabilité de la Compagnie. Aussi invoquerait-elle vainement, comme cas de force majeure, la sécheresse d'un été, ou l'encombrement des céréales importées à la suite d'une mauvaise récolte dans une contrée déterminée : ce sont là des événements fréquents qu'elle était à même de prévoir, et c'était à elle, pour n'avoir aucune faute à se reprocher, à prendre des mesures en conséquence. (Trib. com. de Lyon, 7 décembre 1864, S. 65, 2, 305)

Au contraire, si la Compagnie arrive à prouver que l'impossibilité où elle s'est trouvée d'accepter les marchandises et de les expédier dans les délais réglementaires, est le résultat d'un encombrement provenant lui-même d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable, les Tribunaux ne feront qu'une saine application des principes en l'exonérant de toute responsabilité. Car on ne saurait admettre que l'État ait voulu lui imposer l'obligation de recevoir à la fois toutes les marchandises qui pourraient lui être présentées, ni qu'elle-même ait pris l'engagement d'avoir des gares, un matériel et un personnel permettant de faire face tout à coup à des exigences exceptionnelles provenant

d'une surproduction ou d'un accroissement subit du commerce d'une région.

Les Cours d'appel de Nîmes (11 août 1873, S. 74, 2, 78 et D. 74, 2, 117) et de Montpellier (14 juin 1873, S. 73, 2, 178, et D. 73, 2, 237) en ont d'ailleurs jugé ainsi, dans des espèces où l'encombrement des gares résultait d'une récolte de vins très abondante qui avait donné lieu à un trafic extraordinaire dans de petites gares du Midi.

Le Tribunal de commerce de la Seine en avait pourtant décidé autrement par un jugement portant la date du 21 mars 1863. Ni l'accroissement soudain du trafic, ni la nécessité d'obéir aux réquisitions du ministre des Travaux publics, qui enjoignait à la Compagnie de faire, d'urgence et par priorité, le transport des grains qui encombraient un port de mer, ne pouvaient restreindre en aucune façon les obligations de cette Compagnie envers le public.

Ainsi, obligée d'accepter toutes les expéditions qu'on lui présente, de faire par priorité des transports en nombre inusité, il aurait fallu encore que la Compagnie vît sa responsabilité engagée par les retards qui se produisaient forcément, à cause de l'insuffisance de son matériel, dans les autres expéditions faites par des particuliers? Cette solution ne nous paraît pas acceptable, et nous n'hésitons pas à la rejeter

comme contraire à la maxime d'équité bien connue : « A l'impossible nul n'est tenu. »

Parce qu'elle exerce un monopole, la Compagnie ne doit pas être écrasée durement sous le poids d'une responsabilité exagérée, et nous préférons nous en tenir à la jurisprudence raisonnable autant que juste des cours de Nîmes et de Montpellier.

Pour les accidents qui résultent du mauvais état du matériel, la rupture d'un essieu par exemple, jamais ils ne pourront constituer par eux-mêmes des circonstances de force majeure. Les Compagnies sont en faute de n'avoir pas veillé suffisamment au bon état et au bon fonctionnement du matériel qu'elles emploient. La sécurité même des voyageurs en dépend, et on ne saurait se montrer trop exigeant en demandant aux Compagnies la preuve indubitable que la rupture de l'essieu ou tout autre accident de matériel est dû lui-même à la force majeure.

2° Événements provenant d'un fait de la nature ou des tiers

Nous ne parlerons pas du vol, de l'incendie, de la gelée, de la pluie, etc., qui ont trait à la perte ou à l'avarie de marchandises plutôt qu'au retard.

Les Compagnies sont-elles responsables des ralentissements dans les transports et des

retards occasionnés par des crises atmosphériques, éboulements, abondance des neiges tombées ou inondations ?

Évidemment non, si la Compagnie s'est trouvée en face d'une situation impossible à conjurer, et qu'elle ait pris toutes les précautions qui étaient en son pouvoir. (Féraud-Giraud, t. II, n° 875. — Bédarride, t. II, n° 527.) Il y a là encore une question de fait que les tribunaux auront à apprécier.

Le voiturier arrêté au cours du voyage par un événement de force majeure ne peut pas être rendu responsable du fait du retard, puisque, dans ce cas, il n'est pas en faute.

Mais supposons la voie détruite par une inondation, obstruée par la neige, ou, en temps de guerre, occupée par l'ennemi. L'expéditeur a choisi un itinéraire, et voici que cet itinéraire ne peut pas être suivi : la Compagnie a-t-elle le droit de faire prendre à la marchandise une voie différente, si elle pense, en agissant ainsi, favoriser les intérêts du destinataire ? peut-elle, lorsque cette voie est plus longue, exiger un supplément de prix correspondant à l'allongement d'itinéraire, et augmenter la durée des délais ?

Prenons un exemple : le sieur Arnaud, de Marseille, avait expédié au sieur Raison, de Vannes, 10 caisses de savon. Le train qui

portait ces marchandises ayant été arrêté à Saincaize par l'inondation de la Loire, la Compagnie d'Orléans dirigea les 10 caisses de savon sur Jouy pour les faire parvenir par la Compagnie de l'Ouest au destinataire, et elle lui réclama un prix de transport calculé d'après le nombre de kilomètres parcourus sur toutes les lignes. Le destinataire refusa et un procès s'engagea.

Un jugement du Tribunal de commerce de Vannes, du 18 février 1867, donna raison au destinataire, par le motif que le prix fixé d'avance entre les parties ne pouvait être ni augmenté ni diminué. Mais, le 5 mai 1869, la Cour suprême cassa ce jugement. (S. 69, 1, 295). Et, de fait, la Compagnie n'avait-elle pas droit raisonnablement à un supplément de prix et à un allongement des délais ?

D'après les cahiers des charges, les prix de transport doivent être payés à raison du nombre de kilomètres parcourus. Par conséquent, dès lors qu'une Compagnie n'a commis aucune faute en opérant le changement de route, il faut lui allouer le prix du transport pour la totalité des kilomètres parcourus, et lui permettre un allongement des délais correspondant à l'allongement de la route. Une seule question se pose donc en l'espèce : la Compagnie a-t-elle commis une faute en opérant le changement de route ? devait-elle suspendre le voyage ?

La faute existe, nous répondra-t-on. Les auteurs et la jurisprudence sont d'accord pour décider que le voiturier ne peut faire suivre aux marchandises qui lui sont confiées une voie autre que celle qui a été prévue, à moins d'ordres contraires. D'où il résulte une obligation pour la Compagnie d'arrêter le voyage et de prévenir le destinataire des circonstances fortuites qui se présentent, en lui demandant ce qu'elle doit faire.

Nous devons appliquer ici les règles du mandat. Or, le mandataire doit consulter le mandant sur les faits de force majeure qui font obstacle à l'exécution du mandat, puisque au mandant seul appartient le droit de disposer de sa chose et de donner des ordres en tout ce qui la concerne. (En ce sens : Vannes, 18 fév. 1857, S. 59, 1, 295 ; — Toulouse, 22 avril 1872, D. 72, 2, 54.)

Nous répondrons que la Compagnie n'est pas en faute parce qu'elle a, de sa propre initiative et en un cas de force majeure, changé et allongé l'itinéraire.

Quel reproche peut-on faire à la Compagnie qui, sans avoir demandé les ordres du destinataire, a néanmoins pris dans son intérêt les mesures les plus utiles ? Il nous semble qu'en ce cas, la Compagnie est censée avoir agi comme eussent agi l'expéditeur ou le destinataire eux-

mêmes, et ceux-ci ne peuvent que ratifier ses actes ; ils seront tenus *quasi ex contractu* de lui payer le supplément du prix de transport (Cass., 5 mai 1869, S. 69, 1, 295 ; 28 juillet 1896), et ne pourront pas se plaindre de l'allongement des délais.

Quant à l'état de guerre, il ne constitue pas par lui-même un cas de force majeure ; il faut, en outre, qu'une impossibilité matérielle absolue s'oppose à l'exécution du contrat de transport.

La Compagnie sera donc en faute, et ne pourra pas exciper de la force majeure, du moment que les services ont pu fonctionner.

Dès lors, une Compagnie ne peut pas s'exonérer de la responsabilité du retard en invoquant un arrêté ministériel qui supprime la petite vitesse, et annonce pour l'évacuation de la gare des instructions ultérieures, quand le transport doit être effectué en grande vitesse. (Cass., 30 janvier 1872, S. 72, 1, 302, et D. 72, 1, 245.)

L'envahissement par l'ennemi des points sur lesquels les marchandises devaient être dirigées, l'occupation par l'autorité militaire française des gares par lesquelles doivent s'effectuer les expéditions, le simple état de guerre qui a motivé une mesure administrative mettant à la disposition de l'État, pour le transport de l'armée, tout le matériel d'une ligne seraient, au contraire, pour les Compagnies, autant de cas de

force majeure dont elles pourraient se prévaloir. (Aix 6 et 17 juillet 1872, S. 72, 2, 259.) Mais, sitôt que l'état de guerre a cessé, la Compagnie doit procéder à la recherche des marchandises, faire des démarches actives et persévérantes pour les retrouver, et justifier qu'elle a fait son possible pour restituer au plus tôt les marchandises qui lui ont été confiées. (Aix, 17 juillet 1872, précité.)

Tels sont les principaux cas de force majeure qui, s'ils sont prouvés, dégagent la responsabilité des Compagnies. Nous allons voir maintenant comment elles pourront faire cette preuve.

§ 2

PREUVE DU CAS FORTUIT ET DE LA FORCE MAJEURE

Nous avons dit déjà que la preuve du cas fortuit et de la force majeure incombait à la Compagnie. En effet, lorsqu'un contrat s'est formé pour le transport d'un objet, le voiturier qui a reçu cet objet en est le débiteur, et, d'après l'article 1302 C. civ., « le débiteur est tenu de « prouver l'existence du cas fortuit qu'il allègue. » On sait, d'ailleurs, que tout débiteur qui se prétend libéré doit justifier le fait qui a produit l'extinction de son obligation. (Art. 1315 C. civ.) « *Allegans fortuitum casum*, disait Médicis, *Quest. 13*, (rapporté dans Dalloz, J. G.

« v^o Force majeure, n^o 14), *illum tenetur probare*. »

Ici, le débiteur allègue le cas fortuit ou la force majeure ; c'est donc à lui de supporter le fardeau de la preuve : « *probatio incumbit ei qui dicit, non qui negat*. » Seulement, si le destinataire prétend avoir droit à des dommages-intérêts parce que la force majeure a été précédée d'une faute du voiturier, il devient demandeur à son tour ; car il affirme : « *reus in excipiendo fit actor* », et, dans ce cas, la preuve est à sa charge. Ce principe établi, comment la Compagnie va-t-elle administrer la preuve de la force majeure ou du cas fortuit qu'elle invoque ?

Cette preuve se fera par tous les moyens possibles, car les événements fortuits ne peuvent pas être prévus : il est impossible d'imposer au voiturier un mode de constatation spécial, et d'ailleurs, il serait injuste d'empêcher un débiteur de prouver sa libération par tous les moyens en son pouvoir.

Cette opinion, que nous adoptons, n'a pas été partagée par tous les auteurs : Bédarride (*Des chemins de fer*, T. 2, n^o 543) et Pardessus (T. 2, n^o 545) ont soutenu cette thèse que le voiturier ne pouvait invoquer la force majeure ou le cas fortuit qu'au seul cas où il avait fait constater légalement le fait de la force majeure

dont il excipait. Il faut bien reconnaître que l'article 97 C. com. leur prête un point d'appui en exigeant, pour que le voiturier puisse s'en prévaloir, que la force majeure soit *légalement constatée*, et un arrêt de la Cour de Colmar, du 6 janvier 1815 (rapporté dans Dalloz, *J. G.*, n° 374, en note), voulait cette constatation légale. La Cour de cassation admet aussi cette théorie au cas de retard. (D. 58.1.212.)

Mais nous croyons que, si la preuve des événements de force majeure doit se faire autant que possible par des procès-verbaux rédigés sur les lieux par l'autorité locale, au moins dans la plupart des cas, il sera difficile de se conformer à cette exigence. La constatation légale du cas fortuit ou de force majeure, au moment précis où il se produit, est chose presque impraticable, et d'ailleurs, aucun texte de loi n'exigeant exclusivement un tel mode de preuve, pourquoi refuser au débiteur la possibilité de se libérer en prouvant la force majeure par témoins, par expertise ou par certificats, sauf appréciation de ces moyens par le juge ?

Et nous admettons, avec nombre d'auteurs (Féraud-Giraud, Code des transports, t. II, n° 864. — Sarrut, Des transports par chemins de fer, n°s 773 et suivants), que la Compagnie n'a pas à faire constater la force majeure au moment où elle se produit. Pour nous, la forme

de la preuve n'est point sacramentelle ; tous les moyens de preuve sont admissibles (Aubry et Rau, t. iv, n° 373, note 13), et la Compagnie pourra s'en servir au moment où elle invoque l'exception dont il s'agit. (Cass. 2 juin 1842. S., 42, 1, 723 ; — 5 mai 1858. S., 58, 1, 678.)

SECTION II

Cas d'exonération conventionnelle de la responsabilité

§ 1^{er}

CLAUSES EXCLUSIVES OU ÉLISIVES DE RESPONSABILITÉ

1^{re} Clause de non-garantie

Si les Compagnies peuvent restreindre leur responsabilité et en atténuer les conséquences, est-on allé jusqu'à leur permettre de s'en exonérer totalement ? Leur est-il loisible de convenir avec l'expéditeur qu'elles seront irresponsables des retards ?

Il est certain, tout d'abord, que personne ne peut, par une convention, s'affranchir de la responsabilité de ses fautes délictuelles ou de son dol ; car une telle stipulation ouvrirait la porte à la fraude et aux plus graves abus, encouragerait la négligence des employés et rendrait inutile

la protection que la loi a eu pour but d'assurer aux expéditeurs. (Cass., 26 mars 1860, S. 60, 1, 899 et D. 60, 1, 269.) La réparation du dommage causé par une faute délictuelle, une faute lourde ou un dol est d'ordre public, et, comme l'article 6 du Code civil annule toutes les conventions contraires à l'ordre public, la responsabilité de la Compagnie doit, dans ces cas, rester entière. Mais nous admettons parfaitement la validité de la clause de non-garantie contractuelle, et, après M. Sainctelette¹, nous répétons qu' « il est inexact de dire que l'on ne peut « d'avance stipuler l'exonération de la garantie « ouverte par des fautes contractuelles, pareille « stipulation étant autorisée de la façon la plus « formelle par le droit moderne aussi bien que « par le droit ancien. Il est inexact de dire que « semblable clause est contraire à l'ordre public, « puisque l'ordre public ne saurait être mis en « question dans un débat de pur intérêt privé ; « il est inexact de dire que les stipulations éliminatives ou limitatives de la garantie sont nulles ; « en toutes matières de contrats, elles sont valables.... On peut substituer une convention à « une formule légale de contrat, la volonté « réelle des parties à leur volonté présumée,

1. *De l'importance et de la difficulté de l'appréciation du fait*, revue crit., XIII 1834, p. 184.

« des dommages-intérêts convenus aux dom-
« mages-intérêts de droit, parce que ce ne sont
« là qu'affaires privées.

« En toutes matières de contrats, les parties
« ont pleine et entière liberté de convenir à leur
« guise des suites du manque d'exécution par
« l'une d'elles de ce qu'elle a promis. En d'autres
« termes, les pactes par lesquels les parties
« éliminent de leurs rapports juridiques la
« garantie définie dans la formule légale du
« contrat, la modifient, l'augmentent ou la
« diminuent, ces pactes sont parfaitement
« licites....

« Le chemin de fer dit aujourd'hui à son
« client : aux prix pleins de mon tarif corres-
« pond la garantie de droit. Ne voulez-vous
« d'aucune garantie ? Je vous fais un rabais.
« Voulez-vous d'une garantie, mais d'une
« garantie moindre que la garantie de droit ? Je
« réduis mon prix. Voulez-vous d'une garantie
« extraordinaire ? Je vous la vends, mais pour
« un prix plus qu'ordinaire.

« Qu'y a-t-il de nouveau, d'étrange, d'illi-
cite ? »

L'homme répond toujours de son dol ; rien ne saurait l'en décharger, non plus que de la faute lourde qui, voisine du dol, doit être traitée comme lui : tel est l'esprit qui se dégage des lois 23 Digeste, livre 50, titre 17 ; 27, § 29 Dig.,

livre 9, titre 2; 226 Dig., livre 50, titre 16; 1, § 7 Digeste, livre 16, titre 3.

Ilors les cas de dol et de faute lourde, les parties peuvent, en vertu de la liberté des conventions, poser telles ou telles conditions qu'elles désirent et, par conséquent, régler la responsabilité de la manière qu'elles veulent.

D'où nous concluons que, s'il est interdit de s'enoxérer de son dol, s'il n'est pas permis de stipuler l'immunité de ses fautes lourdes ou graves, c'est-à-dire de celles que tout le monde peut comprendre et prévoir, du moins il est loisible aux parties de s'affranchir des suites de toute faute qui n'est pas grossière.

N'avons-nous pas aussi journellement sous les yeux des exemples de contrats, les assurances, qui contiennent des clauses au moyen desquelles l'assuré se couvre des conséquences du hasard et même des conséquences de certaines de ses fautes ?

Dans le contrat d'assurance contre l'incendie, il est licite de se faire assurer, non seulement contre l'incendie purement fortuit, mais encore contre l'incendie provenant de la faute de l'assuré et des personnes dont il répond, hormis le cas de dol, bien entendu.

Et, si les parties sont libres de faire cette convention lorsqu'il s'agit d'assurances, pourquoi leur refuser cette liberté dans le contrat de

transport ? La clause de non-garantie que nous examinons comporte exactement les mêmes conséquences qu'une assurance.

Nous disons que la clause de non-garantie est une assurance ; car nous trouvons tout à la fois un assureur, un assuré, des risques, une prime et le consentement des parties. En veut-on la preuve ? L'assureur, c'est l'expéditeur ; l'assuré, la Compagnie ; le risque pour lequel l'assurance a été contractée, ce sont les retards que l'expéditeur a accepté de prendre à son compte ; la prime, nous la trouvons dans la différence entre le tarif normal et le tarif réduit appliqué dans l'espèce, et qui fait bénéficier l'expéditeur d'une réduction de taxe. Enfin, le consentement, nous le voyons, pour la Compagnie, dans le fait que, proposant les tarifs elle-même, elle souscrit par là à leur application, et, pour l'expéditeur, nous voyons son consentement dans cet autre fait qu'il a dû demander formellement le bénéfice du tarif.

Il y a donc identité entre l'assurance et la clause de non-garantie, et nous proclamons, avec M. Labbé, la validité d'une telle clause. « Il faut établir une assimilation complète entre les dommages de la responsabilité desquels nous pouvons nous affranchir, et les dommages contre lesquels nous pouvons nous faire assurer. Quand le créancier renonce à exiger

du débiteur la réparation d'une faute, il prend à sa charge le dommage résultant de cette faute, il fait l'équivalent d'une assurance. Pour l'auteur de la faute surtout, l'identité du résultat obtenu dans les deux cas, à savoir l'exonération, doit conduire à la similitude des règles juridiques. » (Note de M. Labbé sous Cass., 15 mars 1876, S. 1876, 1, 337.) Le droit civil lui-même ne donne-t-il pas d'ailleurs aux parties la liberté de modifier, par leurs conventions, les règles ordinaires de la responsabilité, pourvu que ces conventions soient légalement formées (art. 1133 C. civ.), c'est-à-dire qu'ayant une cause licite, elles ne soient contraires ni à la loi, ni aux bonnes mœurs, ni à l'ordre public ? Dès lors, si nous démontrons que notre clause de non-garantie est telle que le veut l'article 1133, nous aurons, ce nous semble, établi sa validité d'une manière suffisante.

Il faut que les clauses de non-garantie ne soient pas contraires à la loi. Or, jamais la loi n'a entendu les proscrire ; nous en trouvons la preuve dans l'article 1132 du Code civil qui les légitime ainsi : « Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter payera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. » En effet, le législateur n'aurait pas écrit ce texte, s'il avait

voulu défendre l'emploi des clauses de non-garantie. L'article 1132 rendrait cette défense purement illusoire ; car il suffirait de fixer une clause pénale quelconque de quelques francs, ou même de quelques centimes, clause à laquelle il faudrait se conformer, et, en réalité, la responsabilité n'existerait plus. (Cass., 21 février 1887, S. 87, 1, 325, et Cass., 9 juillet 1892. D. 92, 2, 164.)

Les clauses de non-garantie ne sont pas davantage contraires aux bonnes mœurs. Sans doute, en principe, celui qui a commis une faute doit en subir toutes les conséquences et réparer tout le mal qui en résulte ; mais, tandis qu'au point de vue juridique, la faute peut exister en dehors même de toute intention coupable, dans le domaine de la morale il en est autrement, et rien ne défend de se soustraire à la responsabilité par une clause quelconque, lorsque l'intention mauvaise n'existe pas, lorsque la faute n'est pas volontaire. Tel est l'avis de M. Cauvet (*Traité des assurances maritimes*, t. I, § 142) :
« Lorsqu'il s'agit, dit-il, de fautes qui échappent à l'infirmité humaine, il n'est pas vrai...
« que la morale repousse la convention par laquelle on en déclinerait ou on en ferait supporter à autrui la responsabilité. Un oubli,
« une omission, un moment de trouble, peuvent
« produire des conséquences très graves, sans

« qu'il y ait rien à reprocher moralement à
« celui à qui ils sont imputables. Les règles de
« la morale ne sont pas intéressées à ce que
« l'homme, moralement innocent, réponde des
« suites d'un fait involontaire. »

Nous ajoutons enfin que, par le fait même que l'article 1382 du Code civil ne peut s'appliquer ici, les clauses de non-garantie ne sont pas contraires à l'ordre public. Cet article proclame bien que « tout fait quelconque de
« l'homme qui cause du dommage à autrui,
« oblige celui par la faute de qui il est arrivé
« à le réparer » ; mais il a trait à la responsabilité délictuelle, et, comme nous sommes ici en matière de responsabilité contractuelle, ce n'est donc plus l'article 1382 du Code civil auquel il faut se reporter, mais bien à l'article 1137, ainsi conçu : « L'obligation de veiller à la conser-
« vation de la chose, soit que la convention
« n'ait pour objet que l'utilité de l'une des
« parties, soit qu'elle ait pour objet leur utilité
« commune, soumet celui qui en est chargé à
« y apporter tous les soins d'un bon père de
« famille ». C'est-à-dire que « Le débiteur
« répond des soins d'un bon père de famille,
« de ce qu'on appelle la faute légère *in abstracto* ;
« il ne répond pas de la faute la plus légère ».
(Laurent, *Principes de Droit civil*, t. xx, n° 46
Cette règle ne s'applique qu'à défaut de conven-

tions contraires des parties, et les clauses de non-garantie constituent précisément ces conventions contraires, et ne sont qu'une dérogation à l'article 1137. « Dire, en contractant, qu'on ne répondra pas de ses fautes légères, c'est déroger à l'article 1137 du Code civil, qui est interprétatif de la volonté des parties, et non à l'article 1382, lequel n'admet pas de dérogation arbitraire, parce qu'il statue sur les rapports de personnes n'ayant pas contracté ensemble. » (Note de M. Labbé dans S. 85, 4, 26, col. 2.)

Clause de non-garantie en pratique. — Voilà démontrée la validité des clauses de non-garantie; prenons en maintenant des exemples. Les Compagnies délivrent à un prix fixé d'avance des cartes d'abonnement, qui donnent au voyageur le droit au parcours entre deux stations aussi souvent qu'il le veut; mais, en échange de cet avantage, l'abonné prend l'engagement « de n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni prétendre à aucune indemnité contre l'administration pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service ou défaut de place qui l'obligeraient à monter dans une voiture d'une classe inférieure ». Dans son tarif spécial G. V. n° 29, concernant le transport des animaux, objets et produits destinés aux concours agricoles et aux expositions officielles, la Compagnie P.-L.-M. déclare qu'elle ne répond : « Ni des

« retards, ni des accidents survenus aux animaux,
 « ni des avaries éprouvées par les instruments,
 « objets et produits dans les gares et en cours de
 « transport, soit à l'aller, soit au retour ». Les
 expéditeurs doivent, « pour l'aller comme pour
 « le retour, porter sur leur déclaration d'expé-
 « dition la mention : Je décharge la Compagnie
 « de toute responsabilité pour retards, accidents,
 « avaries de route. » Ils retirent alors un récé-
 pissé de la gare expéditrice, constatant leur
 demande avec la mention qu'ils ont exonéré
 la Compagnie de toute responsabilité, confor-
 mément aux conditions d'application du tarif
 spécial. Ce récépissé leur servira à réclamer
 l'avantage que leur confère le tarif spécial,
 c'est-à-dire la gratuité du retour, en ce qui
 concerne la taxe de transport proprement
 dite. Les tarifs spéciaux G. V. concernant les
 animaux envoyés aux expositions sont ainsi
 dénommés :

G. V.	n° 19,	Compagnie de l'Ouest ;
—	—	— d'Orléans ;
—	—	— du Nord ;
—	—	— État ;
—	—	— Est ;
—	—	— Midi ;

Circulaire n° 48 (1892) — P.-L.-M.

De même la Compagnie ne répond pas des
 déchets ou avaries de route, ou même de cer-

tains retards. (Tarif spécial G. V. n° 14, P.-L.-M., denrées.)

Ces exemples suffisent pour montrer comment se présentent en pratique les clauses de non-garantie. Une énumération plus longue serait inutile ; car les Compagnies ont adopté, soit pour la grande vitesse, soit pour la petite vitesse, des tarifs spéciaux.

Mais toujours, pour être valable, la clause de non-garantie doit avoir été insérée dans le tarif lors de son homologation (Cass. 26 janvier 1859, S. 59. 1. 316), et la Compagnie ne peut pas invoquer, pour se décharger de sa responsabilité, une clause de non-garantie écrite de la main de l'expéditeur. En aucun cas, les parties ne peuvent apporter des modifications aux tarifs, et la clause devra être déclarée nulle.

Supposons donc une clause de non-responsabilité insérée dans un tarif dûment homologué. A nos yeux, elle est parfaitement valable ; mais que va-t-il se passer en pratique ? S'il s'élève une contestation entre la Compagnie de chemins de fer et l'expéditeur, quelle valeur les tribunaux vont-ils lui attribuer, quel effet vont-ils lui reconnaître ?

Pour étudier l'état de la jurisprudence sur cette question, nous aurons à distinguer deux périodes.

Première période. — Jusqu'en 1874, et malgré 2 arrêts, l'un de la Cour de Bordeaux, du 5 mars 1860 (S. 60.2.388), et l'autre de la Cour de Rennes, du 28 mai 1873 (S. 74.2.78), arrêts qui avaient essayé d'appliquer un nouveau système préconisé par Troplong, les tribunaux et la Cour de cassation déclaraient nulle, d'une nullité absolue, la clause de non-garantie insérée dans un tarif spécial.

« Attendu que les chemins de fer ont été établis par l'autorité publique dans un intérêt général.....; que cette décharge (de garantie), si elle pouvait être exigée hors des cas spécialement prévus, ouvrirait la porte à de graves abus, encouragerait la négligence des employés de chemin de fer, rendrait inutile la protection dont la loi a voulu entourer les expéditeurs, et procurerait aux Compagnies un avantage illécite, puisque les prix de transport des colis sont fixés par les tarifs eu égard à l'obligation qu'elles ont de répondre des avaries; que l'article 98 du Code de commerce, relatif aux commissionnaires de transport, est ici sans application; que les obligations des voituriers ou des entrepreneurs de voitures et roulages sont réglées, en cas d'avaries, par les art. 1784 Code Napoléon et 103 du Code de commerce; que ces articles ne les autorisent pas à stipuler qu'ils ne seront pas responsables de leurs fautes ou de celles de

leurs préposés ; qu'une telle stipulation est, à plus forte raison, interdite aux Compagnies de chemins de fer, qui ont le monopole des transports de marchandises par les voies dont l'exploitation leur est concédée, etc. ». (Cass., 26 janvier 1859, D. 59, 1, 66. — Cass., 26 mars 1860, D. 60, 1, 269. — Cour de Nancy, 5 janvier 1860, S. 60, 1, 899.)

Le pouvoir administratif a homologué la stipulation de non-garantie, dit cette jurisprudence, mais qu'importe ? Il a méconnu les principes fondamentaux du droit ; il a violé les principes d'ordre public ; après cela, peu importe la règle de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire. La responsabilité du voiturier est formellement écrite dans la loi ; le voiturier ne peut s'en décharger, et jamais l'administration ne s'est vu permettre de déroger à un principe d'ordre public.

2^e période. — Nous avons dit déjà qu'en 1860 et en 1873, les Cours de Bordeaux et de Rennes avaient essayé de modifier cette jurisprudence. La clause de non-garantie offrait des avantages pratiques incontestables, tant pour les expéditeurs que pour les Compagnies : dans ces conditions pourquoi la déclarer nulle ?

Déjà, Troplong avait proposé d'admettre la validité de la clause de non-garantie, en tant qu'elle décharge la Compagnie de toute pré-

somption de faute et met la preuve de cette faute à la charge de l'expéditeur (Troplong, Louage, t. II, v^o 942) :

« Qui prouvera la force majeure ? Sera-ce
« le demandeur en nullité de la convention de
« non-responsabilité ou le voiturier?... Car,
« enfin, que prétend le demandeur ? Que la
« convention est nulle, parce qu'elle affranchit
« le voiturier de la responsabilité de la faute.
« Mais le voiturier ne soutient pas qu'elle est
« valable sous cette couleur. Il consent à
« répondre de sa faute, mais il dit que c'est à
« son adversaire à prouver qu'il a été négligent ;
« car il est demandeur en nullité, et, pour prou-
« ver la nullité du traité ou l'inutilité de la con-
« vention, il faut qu'il arrive jusqu'à établir que
« ce n'est pas la force majeure (ajoutez le cas
« fortuit, le vice propre de la chose ou son
« propre fait) qui a causé l'avarie. »

Longtemps, la Cour suprême se montra rebelle à cette interprétation ; pourtant elle finit par l'adopter dans un arrêt rendu le 4 février 1874. (D. 1874, 1, 305, et S. 74, 1, 273.)

Le Tribunal de commerce d'Issoire, fidèle à la jurisprudence antérieure de la Cour de cassation, avait prononcé un jugement condamnant la Compagnie du P.-L.-M. à indemniser l'expéditeur de la perte d'emballages vides transportés gratuitement par elle pour le retour en vertu du

tarif spécial P. V., n° 26 (autrefois, n° 71), alors que le tarif spécial contenait une clause de non-responsabilité en échange de la gratuité du transport. La jurisprudence, en effet, décidait jusqu'alors la nullité de cette clause.

Mais le jugement fut cassé, par ce motif que l'expéditeur n'avait pas prouvé que la perte des emballages provenait de la faute de la Compagnie.

« Vu le tarif 71 de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M.

« Attendu que, si, à la différence des commissions ordinaires pour les transports
« par terre ou par eau, les Compagnies de chemins de fer, établies dans un intérêt général,
« ne peuvent stipuler, par des conventions particulières, qu'elles ne seront pas garantes de
« la perte ou de l'avarie des objets par elles transportés, il en est autrement lorsqu'une telle
« clause est inscrite dans les tarifs homologués
« par ladite administration ; qu'en effet, les
« conditions que contiennent ces tarifs sont
« légalement obligatoires pour les expéditeurs
« comme pour elles-mêmes ;

« Attendu, en fait, que le défendeur a remis,
« le 4 décembre 1879, à la Compagnie demanderesse, pour être expédiés aux conditions
« du tarif spécial n° 71, deux ballots de sacs
« vides qui ont été perdus en route ;

« Attendu qu'aux termes de ce tarif, la Com-
« pagnie n'est pas responsable de la perte ou de
« l'avarie des sacs vides ou autres emballages
« transportés en retour et gratuitement; que, si
« cette disposition n'a pas pour effet d'affran-
« chir la Compagnie de toute responsabilité
« pour les fautes commises par elle ou ses
« agents, elle a pour résultat, contrairement
« aux règles ordinaires, d'en mettre la preuve
« à la charge de l'expéditeur ;

« Attendu que cette preuve n'a pas été faite
« ni même offerte; que, dans ces circonstances,
« le jugement attaqué, en déclarant la Compa-
« gnie demanderesse responsable de la perte
« des sacs vides par elle transportés en fran-
« chise, et en la condamnant à en rembourser la
« valeur, a expressément violé les conditions du
« tarif susvisé ; par ces motifs, casse. »

La théorie de Troplong était adoptée. Désor-
mais, la clause de non-responsabilité allait faire
naître, au profit du voiturier, une présomption
d'irresponsabilité qui ne serait détruite que par
la preuve faite par l'expéditeur ou le destina-
taire de la culpabilité du voiturier.

Interprétation bizarre de la clause de non-
garantie ! En employant ces termes : « La Com-
pagnie ne répond pas du retard à la livraison,
de la perte ou des avaries des emballages dési-
gnés dans le présent tarif et transportés en

devra d'abord prouver qu'il a subi un dommage et ensuite le montant de ce dommage. Si le préjudice subi est inférieur à l'indemnité fixée à forfait, l'expéditeur n'obtiendra qu'un prix inférieur à la clause pénale. D'autre part, si le préjudice causé est supérieur au forfait, la jurisprudence permet l'allocation à l'expéditeur d'une indemnité plus élevée, en se basant sur l'intention probable des parties. C'est ainsi que la clause pénale pour retard pourra être rejetée comme n'ayant été stipulée par l'expéditeur que pour un simple retard de quelques jours, et non pour un retard plus considérable. (Cass., 3 février 1873, D. 73, 1, 137.)

Mais nous trouvons cette interprétation peu conforme à l'esprit juridique du contrat. La clause pénale équivaut, en effet, à un tarif spécial et doit être appliquée littéralement. On est convenu d'une indemnité à forfait : c'est cette indemnité qui doit toujours être allouée, quel que soit le préjudice, et sans que l'expéditeur ait à justifier d'un dommage. Le fait même du retard entraîne pour la Compagnie l'obligation de payer l'indemnité stipulée ; mais aussi, la somme due est, croyons-nous, fixée définitivement, quelle que soit l'importance du retard.

CHAPITRE III

CONSÉQUENCES DE LA RESPONSABILITÉ

Nous avons examiné, dans les deux chapitres qui précèdent, quels sont le fondement et l'étendue de la responsabilité des Compagnies. Nous avons vu comment et dans quelle mesure elles pouvaient se décharger de cette responsabilité; nous allons maintenant rechercher :

- 1° Dans quels cas l'intéressé a droit à des dommages-intérêts ;
- 2° Comment devra se faire le calcul de l'indemnité à lui allouer.

SECTION I^{re}

Dans quel cas l'intéressé a droit à des dommages-intérêts ?

§ 1^{er}

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Un colis expédié de Cherbourg à Paris arrive à destination avec un retard de deux jours ; le destinataire fait le calcul des délais, constate

le retard et intente contre la Compagnie de l'Ouest une action à l'effet d'obtenir une indemnité. Ce destinataire va-t-il forcément réussir? En d'autres termes, le seul fait du retard entraîne-t-il l'obligation pour les Compagnies de payer une indemnité indépendamment de tout préjudice?

Suivant une jurisprudence à peu près constante de la Cour de cassation, le seul fait du retard ne peut suffire à motiver l'allocation des dommages-intérêts.

Pas de préjudice, pas d'indemnité; car il est de principe que personne ne doit s'enrichir injustement aux dépens d'autrui; or, c'est ce que ferait précisément le destinataire qui obtiendrait d'une Compagnie des dommages-intérêts pour un retard qui ne lui a causé aucun préjudice.

Et puis, ni les lois générales relatives au contrat de transport, ni les dispositions particulières des lois relatives au chemin de fer ne portent que le simple retard dans le transport doive entraîner, indépendamment de tout préjudice souffert, soit la réduction du prix de transport, soit des dommages-intérêts contre la Compagnie. (Cass., 8 août 1867, S. 67, 1, 397. — Lyon, 26 mars 1884, D. 85, 2, 71.)

Pourquoi vouloir que le destinataire soit indemnisé sans motif? En l'absence de toute stipulation concernant l'indemnité en cas de

retard, il y a lieu de se reporter aux principes de droit commun.— C'est l'article 1149 du Code civil qu'il nous faut consulter sur le règlement des indemnités que peuvent devoir les Compagnies, et cet article dit expressément que les dommages-intérêts dus au créancier sont l'équivalent de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé. Il est donc bien évident que, si le retard n'a occasionné pour le destinataire ni une perte ni une privation de bénéfice, celui-ci n'aura subi aucun préjudice et, partant, ne doit avoir droit à aucune indemnité. En matière de transports par chemin de fer, le retard ne peut donc donner droit à des dommages-intérêts qu'autant qu'il est justifié d'un préjudice. (Lyon-Caen et Renault, t. III, p. 437, n° 608. — Féraud-Giraud, t. I, n° 332, et t. II, n° 829. — Sarrut, n°s 652 et suiv.)

Cette preuve du préjudice se fera par tous les moyens possibles, et le juge l'admettra très facilement dans la pratique en tenant compte, par application de l'article 1353, même de présomptions, pourvu toutefois qu'elles soient graves, précises et concordantes. Les tribunaux de commerce ont refusé longtemps d'admettre la solution donnée par la Cour de cassation. « Les délais de transport sont fixés par des règlements, disait le Tribunal de commerce de Metz, dans un jugement du 1^{er} décembre 1869. (C. A.,

p. 922). — (*Sic*: Tribunal de commerce Nantes, 13 juillet 1870, D., 71, 3, 33.)

Peut-on permettre aux Compagnies de les dépasser impunément? Le contrat de transport s'est formé sur la base des délais réglementaires : la Compagnie peut-elle méconnaître ces délais, c'est-à-dire supprimer un élément essentiel du contrat?

Conçoit-on une disposition réglementaire qui n'ait pas de sanction? Conçoit-on que les délais soient déterminés, et que cependant les Compagnies puissent les dépasser à leur gré? Car refuser aux destinataires le droit à une indemnité pour tout retard, c'est en réalité laisser les Compagnies libres de ne pas observer les délais. — Que de perturbations, que d'injustices le commerce sera exposé à subir! Le destinataire se plaint-il du retard, «prouvez le préjudice», lui répondra la Compagnie. Prouvez le préjudice, c'est-à-dire engagez un procès, risquez des frais considérables, perdez du temps, tout cela pour obtenir une indemnité bien souvent illusoire. Et encore, est-on bien sûr d'obtenir une indemnité? Autre chose est éprouver un préjudice, autre chose est l'établir devant les tribunaux. Combien de préjudices échappent à une appréciation exacte! — Après tout, le retard n'est-il pas à lui seul un dommage? Le temps n'a-t-il pas sa valeur? Si je

demande des marchandises pour telle époque, n'est-il pas vraisemblable qu'il est de mon intérêt de les avoir à ce moment? Autrement, j'eusse attendu à plus tard pour faire ma commande. Enfin, n'est-il pas vrai que le commerce ne sera pas protégé contre l'arbitraire des Compagnies?

Les Compagnies respecteront les délais réglementaires pour telle marchandise, et les violeront pour telle autre. Les grands commerçants sont à craindre, les Compagnies sauront les satisfaire; les petits commerçants sont sans force, sans moyens d'action, leurs plaintes, leurs réclamations resteront sans effet.

Mais ce système, qui ne peut alléguer que des considérations de fait, doit être rejeté. « Le seul fait du retard ne présente pas les caractères d'une inexécution partielle du contrat, inexécution en présence de laquelle le prix de transport eût dû être réduit sans nécessité d'un accord antérieur et par application des principes du droit commun. Il constitue une simple cause de dommages-intérêts, et aucune indemnité ne peut, dès lors, être réclamée que sous la condition rigoureuse de la justification d'un préjudice. » (Note sous Cass., 8 août 1867, D. 68,1,31.)

Il est d'ailleurs incontestable qu'au cas où l'expéditeur, d'accord avec le voiturier, a inséré,

dans la lettre de voiture, une clause pénale déterminant d'avance l'indemnité à payer au cas de retard, cette indemnité est due par cela seul que les délais réglementaires sont expirés, sans que ni l'expéditeur ni le destinataire aient à justifier d'un préjudice. (Duverdy, *Contr. de transp.*, n° 82, Aubry et Rau, d'après Zachariæ, t. III, § 374.)

Toutefois, il est bon de remarquer que jamais les Compagnies ne peuvent être forcées d'accepter cette stipulation d'indemnité à forfait (Cass., 27 janvier 1862, D. 62, 1, 67; Dijon, 5 et 19 décembre 1862, D. 63, 2, 47), contrairement à ce qu'avaient décidé les Cours de Colmar (6 décembre 1859, D. 60, 2, 62), de Besançon (16 janvier 1860, D. 60, 2, 63) et de Paris (30 mars 1860, D. 60, 2, 59.)

§ 2

TRANSPORT DES PERSONNES

De même qu'au cas de transport de marchandises, la jurisprudence déclare en général irrecevable la demande du voyageur qui ne prouve pas l'intérêt certain qu'il avait à ne pas être en retard.

Pour qu'il puisse réclamer, il lui faut donc prouver qu'il a subi un préjudice réel, et que ce préjudice pouvait être prévu lors du contrat. C'est ce qui résulte des articles 1150 et 1151 du Code civil.

Nous en trouvons une application fréquente dans le cas où des voyageurs, des marchands, par exemple, se voient dans la nécessité de prendre une voiture pour arriver en temps utile à une foire ou un marché. La Compagnie devra leur rembourser intégralement le prix du transport auquel ils ont dû recourir par suite du retard. (Tribunal de la Seine, 16 février 1893, *La loi* du 9 juin 1893.)

Il en sera de même lorsque les voyageurs auront manqué une correspondance. Sans doute, une circulaire du 15 avril 1859 engage les Compagnies à faire partir les voyageurs par le premier train susceptible de les mener à destination, sans tenir compte de la classe de leur billet ; mais il n'en est pas moins vrai que le retard aura pu leur causer un préjudice, consistant en séjours prolongés dans des localités, frais de logement, de nourriture, etc., toutes choses pour lesquelles la Compagnie devra des dommages-intérêts.

Toutefois, le défaut de correspondance n'engagera par la responsabilité de la Compagnie, si elle a averti le voyageur, au moment où il

prenait son billet, de l'impossibilité où le retard la mettait de garantir la correspondance, ou bien encore, si elle a refusé de lui délivrer un billet direct en prévision de cette impossibilité. (Tribunal de commerce d'Arras, 5 décembre 1890, *La loi* du 18 janvier 1891, et Tribunal de commerce de la Seine, 21 juillet 1891, *Gazette des Tribunaux* du 7 août 1891.)

L'existence d'un préjudice est nécessaire pour donner droit à des dommages-intérêts. Seulement, ici, les tribunaux ne devront pas se montrer trop sévères pour admettre l'existence d'un préjudice. C'est ainsi qu'alors même qu'il ne serait pas matériel, le préjudice peut, au cas de transport de voyageurs, donner lieu à des dommages-intérêts : le fait d'avoir passé la nuit dans une salle d'attente, lorsqu'un retard a fait manquer une correspondance, justifie pleinement l'allocation de dommages-intérêts. (Tribunal de commerce de Cette, 16 novembre 1871, *Bulletin annoté* 1873, p. 248.) Il en sera de même pour la privation d'une jouissance, d'une distraction sur laquelle le voyageur devait légitimement compter. (Tribunal de commerce de Nevers, 12 novembre 1869, cité par Picard, t. iv, p. 209.)

SECTION II

Comment se répare le préjudice causé?

Nous venons de voir que seul le préjudice donne droit à des dommages-intérêts ; mais, si faible qu'il soit, il sera toujours possible d'en obtenir réparation.

Les tribunaux ont ici un pouvoir souverain d'appréciation. La loi, en gardant le silence sur le mode de l'indemnité à laquelle sont soumis les voituriers au cas de retard, leur a laissé à déterminer l'indemnité d'après les faits et les circonstances : ils choisiront tel mode de réparation qui leur paraîtra le plus convenable dans l'espèce. (Cass., 3 août 1835, S. 35, 1, 817.) On ne peut donc tracer sur ce point des règles générales.

Mais toujours le juge, dans le calcul des dommages-intérêts, doit prendre pour base l'étendue du dommage souffert, du *damnum emergens* et du gain manqué, du *lucrum cessans* : c'est là le seul principe qui puisse être posé. Il découle d'ailleurs des articles 1149, 1150 et 1151 du Code civil.

Dans la pratique, cette appréciation du *damnum emergens* et du *lucrum cessans* est

extrêmement délicate et soulève une foule de difficultés.

Il en est ainsi notamment lorsque les voyageurs de commerce se font expédier des échantillons par leurs maisons. Ces échantillons arrivent en retard, le voyageur, à qui ils étaient nécessaires pour conclure une importante affaire sera fondé à demander la réparation du préjudice qui lui a été causé, c'est-à-dire une indemnité pour privation de bénéfice. Mais, comme « le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée » (art. 1150. Cod. civ.), le Tribunal usera d'une certaine indulgence pour la Compagnie, si elle ignorait la nature du colis (échantillons) et les conséquences auxquelles, par suite, pouvait l'exposer un retard. (Trib. commerce Seine, 5 août 1869, B. A. 71, p. 25.)

Il a été jugé, au contraire, qu'une Compagnie ayant dû connaître la nature des objets qu'elle transportait par la forme et l'extérieur d'une boîte d'échantillons qui indiquaient suffisamment son contenu, cette Compagnie était tenue de réparer la perte subie par la privation de bénéfice. (Cass., 22 novembre 1871, D. 72, 1, 63.) Mais voici qu'au lieu de se faire expédier des échantillons par sa maison, le voyageur de

commerce les fait enregistrer comme bagages. Un retard se produit, et la Compagnie se voit assignée en paiement d'une indemnité considérable, représentant à la fois et le préjudice causé au voyageur de commerce et celui que le patron éprouve par suite de l'inaction forcée de son voyageur, dont les affaires sont momentanément suspendues, puisque ses échantillons lui sont remis en retard.

De deux choses l'une: ou bien le voyageur, au moment de l'enregistrement, a fait une déclaration d'intérêt à la livraison, ou bien il ne l'a pas faite

Dans le premier cas, il ne saurait y avoir de difficulté: la Compagnie devra indemniser le voyageur tout à la fois des dépenses nécessitées par son séjour prolongé inutilement dans une ville, et de la perte des bénéfices qu'il aurait faits, s'il avait pu traiter ses affaires immédiatement. La déclaration d'intérêt à la livraison faite, la Compagnie devait savoir à quoi elle s'exposait en livrant en retard.

Dans le second cas, au contraire, comment aurait-elle pu prévoir l'étendue du dommage, le voyageur n'ayant fait aucune observation? Dès lors, le voyageur de commerce ne saurait réclamer à la Compagnie une réparation supérieure à celle qu'elle a pu prévoir, une indemnité supérieure au dommage qu'aurait éprouvé,

dans les mêmes circonstances, un voyageur ordinaire.

Quant aux prétentions de la maison de commerce à une indemnité, elles ont été pendant longtemps rejetées par la jurisprudence ; car « l'intervention de la maison de commerce n'est en aucune façon justifiée, attendu que le contrat de transport intervenu entre la Compagnie et le voyageur a un caractère personnel ». (Art. 1165 Cod. civ. — Trib. commerce St-Quentin, 24 novembre 1891 ; — Trib. commerce Rouen, 9 décembre 1891 ; — Lamé-Fleury 1891, p. 58.) Cependant, la Cour de cassation, dans un arrêt en date du 26 octobre 1896, a décidé qu'une Compagnie de chemins de fer est tenue de réparer le préjudice causé par un retard à un voyageur de commerce, non seulement vis-à-vis de ce voyageur, mais encore vis-à-vis de la maison qu'il représente. (*Pandectes* 1897, 1, 121.)

« Attendu, dit cet arrêt, que les formalités abrégées (de l'enregistrement des bagages), déterminées par la Compagnie elle-même, s'imposent à tous les voyageurs, et constituent les conditions de ce transport spécial, auxquelles la Compagnie ne pourra pas ensuite se soustraire pour soutenir, par l'invocation de l'art. 1150 du Cod. civ., qu'elle n'a pas pu prévoir le préjudice résultant de la perte ou du retard de restitution au voyageur des colis dont il ne voulait pas se

séparer ; qu'elle ne peut pas davantage exciper de l'article 1165, sous prétexte qu'elle aurait ignoré si le voyageur était un mandataire commercial ; — Attendu que, quand celui qui a déposé ses bagages aux mains des agents de la Compagnie est un commis voyageur de commerce, comme il lui a été impossible de déclarer préalablement sa qualité, son but commercial et le contenu de ses colis, ces justifications peuvent être faites après coup judiciairement, avec la même efficacité que si elles avaient figuré dans le bulletin même d'enregistrement des bagages, et la Compagnie ne peut décliner sa responsabilité en vertu des principes généraux dont elle a exclu l'application dans l'intérêt de son service et de l'exploitation de son monopole... ; attendu que la preuve du mandat en vertu duquel le voyageur opérait, pouvait être administrée au moment où se manifestaient les conséquences de l'inexécution par la Compagnie de son obligation, il en résulte que le patron ou mandant a qualité, soit pour intervenir sur l'action intentée par son commis, soit pour se substituer à lui en reprenant l'instance en son lieu et place, comme cela a eu lieu dans l'espèce, le commis ne devant pas être réputé avoir contracté en son nom personnel en dehors de sa mission de mandataire ; — Par ces motifs, etc. ».

Cet arrêt consacre, à notre avis, une exten-

sion trop grande de la responsabilité des Compagnies; il leur impose des charges excessives en les obligeant à la réparation du préjudice causé directement et indirectement par le retard. Aussi n'admettons-nous sa solution que pour le seul cas où les Compagnies auraient connu la qualité du voyageur.

Dans tous les cas, quelle que soit la condamnation prononcée contre la Compagnie pour retard, elle ne peut être que l'équivalent de la perte subie et du gain manqué: vouloir en faire un moyen de contrainte serait interpréter faussement les principes contenus dans les articles 1147 et 1149 du Code civil.

En règle générale, la réparation du préjudice, le paiement de l'indemnité se feront en argent en vertu du principe que toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur. (Art. 1142, C. civ.) Mais il arrive parfois que les tribunaux, par suite de leur pouvoir discrétionnaire en cette matière, autorisent le destinataire à laisser pour compte les marchandises au voiturier.

§ 1^{er}

DU LAISSÉ POUR COMPTE

Qu'est-ce que le laissé pour compte, et quelle est sa valeur? Le laissé pour compte est la

pénalité la plus grande qui puisse être prononcée contre une Compagnie de chemins de fer pour cause du retard. Un exemple fera bien comprendre en quoi il consiste.

Un tailleur se fait expédier des étoffes pour la saison d'été; mais cette saison est déjà avancée, et la Compagnie les lui livre avec un retard si considérable qu'on est entré dans la saison d'hiver, et que le tailleur ne peut plus ni les employer ni les vendre. Ce tailleur n'est-il point fondé à dire à la Compagnie : « J'avais fait venir mes étoffes pensant les vendre avant la fin de la saison; mais, par votre faute, elles sont devenues inutilisables pour moi : je vous les laisse donc pour votre compte et vous demande de m'en rembourser le prix. »

Il semble, de prime abord, que le laissé pour compte soit, dans ce cas et ceux analogues, la meilleure sanction possible. Voilà, en effet, des marchandises que le retard a dépréciées : si la Compagnie est condamnée à payer des dommages-intérêts, ces dommages-intérêts comprendront la différence entre le prix actuel de la marchandise dépréciée et le prix d'achat ; il est donc bien plus simple de supprimer l'expertise nécessitée par cette évaluation.

La Compagnie paiera la valeur intégrale des marchandises, et, en les revendant, elle se trouvera remboursée de leur valeur actuelle,

valeur qu'elle n'a pas à payer. Tout semble donc pour le mieux ; mais, en fait, si le laissé pour compte était autorisé dans tous les cas, on verrait de tous côtés les destinataires en user trop facilement, et les gares seraient encombrées de marchandises laissées pour compte aux Compagnies, vu la fréquence des retards dans les transports.

Et puis, il faut songer aussi que ce mode de réparation serait très préjudiciable aux Compagnies : les ventes, on peut dire forcées, qu'elles feraient à la suite des laissés pour compte ne manqueraient pas d'occasionner pour elles des pertes considérables. De telles ventes se font toujours à des prix inférieurs, de sorte qu'à la perte des frais de transport viendrait encore s'ajouter celle faite sur la revente des objets laissés pour compte.

Aussi est-ce d'un commun accord que, tout en admettant la légalité du laissé pour compte, la doctrine et la jurisprudence décident qu'il ne doit être prononcé qu'autant que le retard subi par l'expédition des marchandises les a rendues inutilisables pour le destinataire, ce qu'un jugement du Tribunal de Douai du 4 décembre 1889 a parfaitement exprimé en disant : « Il est de principe que le laissé pour compte ne peut être admis qu'à titre tout à fait exceptionnel vis-à-vis du transporteur, alors seulement

que le colis aurait perdu toute valeur marchande, et ne pourrait être réalisé par le destinataire. » (Trib. civil Douai, jugeant commercialement, 4 décembre 1889, *Gaz. Pal.*, 1890, 1, 108. — En ce sens, Pardessus, n° 544 : Gouget et Merger, v° *Commissionnaire de Transport*, n° 37.)

Le laissé pour compte, bien qu'il puisse être prononcé par les tribunaux, ne doit donc être toléré que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles. Hors le cas où le destinataire ne peut plus employer utilement la marchandise, un retard, quel qu'il soit, ne peut engager la responsabilité de la Compagnie que dans les limites ordinaires de la loi ; et, toute obligation de faire se résolvant en dommages-intérêts aux termes de l'article 1142 du Code civil, on doit poser en règle que la Compagnie sera tenue, à raison de sa responsabilité, du paiement de dommages-intérêts, comprenant le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*. (Art. 1149, C. civ.) Ce ne sera qu'extraordinairement qu'on pourra lui imposer un autre mode de réparation.

Nous irons plus loin encore, et nous dirons que le laissé pour compte ne doit être admis que si, conformément au principe de la liberté des conventions, le destinataire s'entend amiablement à son sujet avec la Compagnie avant de conclure à l'abandon de la marchandise.

Hormis ce cas, nous considérons cette mesure comme inadmissible, et voici quelles raisons nous en donnons :

1° Comment comprendre, en dehors du cas où la Compagnie et l'intéressé s'accordent sur l'opportunité du laissé pour compte, qu'on aboutisse au résultat étrange d'une modification forcée du contrat qui lie les parties ? Le contrat de transport primitif se trouverait être remplacé par un contrat de vente dans lequel le voiturier serait acheteur forcé de la marchandise refusée par le destinataire. La Compagnie deviendrait, à son tour, vendeuse de marchandise ! Va-t-on lui faire payer patente ? Il n'y aurait là rien que de très logique. Et puis, n'y a-t-il pas une disposition du cahier des charges qui interdit aux Compagnies de faire du commerce en aucune façon.

2° Enfin, les destinataires n'ont pas à se plaindre de ne pouvoir laisser leurs marchandises pour compte à la Compagnie, puisqu'ils sont toujours mieux placés qu'elle pour en tirer parti.

N'y a-t-il pas souvent des marchandises d'une nature telle, qu'il faille exercer un commerce déterminé pour pouvoir s'en défaire facilement ? Et d'ailleurs, tout ce que peut exiger l'expéditeur, c'est d'être indemnisé de façon à n'éprouver aucun préjudice. Or, si on oblige la

Compagnie à lui payer la différence entre la valeur vénale actuelle de la marchandise et son prix d'après la facture, il se trouve totalement désintéressé. Pourquoi l'admettre à chercher un autre mode de réparation onéreux pour les Compagnies, et cela sans aucun profit pour lui ?

Nous savons bien qu'immédiatement, les partisans du laissé pour compte vont se récrier.

1° « La loi, dit M. Féraud-Giraud, en gardant le silence sur le mode de l'indemnité à laquelle elle soumet les voituriers pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à leur destination, a laissé aux tribunaux le soin de déterminer cette indemnité d'après les faits et circonstances, de sorte qu'ils peuvent choisir le laissé pour compte ». (Cass., 3 août 1835, S. 35, 1, 817. — Rennes, 19 mars 1850, S. 51, 2, 61. — Féraud-Giraud, *C. des transports par chemins de fer*, t. II, p. 145, n° 836.)

Il nous suffira de faire remarquer ici que ce que la loi a laissé à déterminer aux tribunaux, ce n'est pas le mode de réparation, comme on le prétend, mais bien le montant de l'indemnité à allouer comme réparation.

2° Ils invoquent aussi un argument d'analogie. Le délaissement en matière d'assurances de transports maritimes, disent-ils, est dûment autorisé par la loi ; or, ce n'est pas autre chose qu'un cas du laissé pour compte en matière

maritime, et nous ne voyons pas bien pourquoi on n'appliquerait pas aux transports terrestres les mêmes règles qu'aux transports maritimes.

Cet argument pourrait paraître assez concluant. Mais, si nous examinons les cas dans lesquels la loi autorise le délaissement, nous verrons immédiatement que ce délaissement n'a aucun rapport avec le laissé pour compte. Le laissé pour compte est une pénalité prononcée contre les Compagnies qui sont en faute d'avoir livré les marchandises trop en retard, au lieu que « le délaissement des objets assurés peut être fait : en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité de fortune par mer, en cas d'arrêt d'une puissance étrangère... » (A. 369 Cod. com.) Le silence du législateur à propos du laissé pour compte est bien significatif, et prouve assez qu'il n'a pas entendu en faire un moyen normal de réparation.

La jurisprudence devait nécessairement avoir à se prononcer sur cette question du laissé pour compte : comment l'a-t-elle résolue ? Jusqu'en 1835, elle s'était en général montrée défavorable à ce mode de réparation. (Paris, 25 janvier 1813. — Metz, 18 janvier 1815. — Nîmes, 11 juillet 1835.)

Cependant, un arrêt de la Cour de Nîmes du 11 août 1831 avait consacré le laissé pour

compte : « Attendu, disait-il, quant au préjudice, que le Tribunal ne fait aucun grief aux appelants, puisque, étant tenus de la différence qui existe entre le prix auquel lesdites marchandises ont été vendues et leur valeur en l'état, ils trouveront, dans cette valeur actuelle, la somme à laquelle ils sont condamnés par la disposition qui les oblige à payer l'entier prix desdites marchandises, en les rendant propriétaires d'icelles; que, d'ailleurs, la vente de ces marchandises demeurant sans effet par suite de la violation que les appelants ont faite de leurs engagements, il est juste que ce soient eux qui demeurent chargés desdites marchandises et courent toutes les chances de perte. »

Pourvoi en cassation contre cet arrêt pour violation des articles 1784 du Code civil, 97 et suivants et 104 du Code de commerce, desquels il résulte, disait-on, que le commissionnaire de transports n'est garant que de la perte ou de l'avarie des marchandises arrivées par sa faute (art. 97, 98 et 103 Cod. com.), et qu'il ne doit qu'une indemnité lorsque, comme dans l'espèce, il y a un simple retard dans l'arrivée des marchandises (art. 104 Cod. com.)

Et un arrêt de la Cour de cassation du 3 août 1835 rejette le pourvoi par ce motif : « Attendu, en droit, que la loi, en gardant le silence sur le mode de l'indemnité à laquelle elle soumet les

commissionnaires de roulage, voituriers et entrepreneurs de messageries pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à leur destination, a laissé aux tribunaux à déterminer cette indemnité d'après les faits et circonstances; d'où il suit que, dans l'espèce, en choisissant, pour régler l'indemnité qui n'était pas contestée, un mode de réparation entre plusieurs autres, la Cour royale de Nîmes n'a fait qu'user du droit qu'elle avait et n'a violé aucune loi, — Rejette...

C'était consacrer le laissé pour compte, en tant que moyen normal de réparer le préjudice causé.

Fort heureusement, la jurisprudence n'a pas persévéré dans cette manière de voir, et désormais, les juges n'autoriseront plus qu'avec circonspection, et suivant les circonstances, cette mesure qu'on avait voulu rendre trop absolue. Maintenant, le laissé pour compte ne doit être admis que lorsque la marchandise est devenue inutilisable pour l'expéditeur ou le destinataire (Rennes, 19 mars 1850, D. 52, 2, 240. — Colmar, 8 avril 1857, D. 57, 2, 103. — Trib. com. Vervins, 13 novembre 1888, *Pand. franç.*, 89, 2, 16); et, toutes les fois que le retard mis à la livraison par la Compagnie de chemins de fer n'a d'autre conséquence qu'un simple préjudice qui peut être réparé par des dommages-intérêts, on doit le repousser, alors surtout que le destinataire, par suite de son commerce ordinaire, en a le

placement assuré. (Aix, 21 août 1872, D. 72, 2, 182.)

Ainsi, en pratique, le laissé pour compte ne sera que très rarement employé : c'est là une mesure exorbitante, une mesure qui ne peut produire de bons effets qu'à la condition d'être employée avec la plus grande prudence, et qui ne nous semble admissible que si elle résulte d'une entente amiable entre les intéressés. Nous ne saurions donc trop nous féliciter de ce que la jurisprudence, depuis 1850, en a restreint l'application dans une large mesure.

§ 2

CLAUSES DE RETENUE POUR RETARD

L'article 102 du Code de commerce dit que la lettre de voiture déterminera au besoin l'indemnité due en cas de retard.

Cette détermination a sa raison d'être quand le transport est fait par un voiturier ordinaire : les parties discutent les conditions du transport, fixent librement les délais, et s'entendent, en concluant leur contrat, sur l'indemnité à allouer en cas de retard.

En est-il de même pour les transports par chemins de fer ? Trois arrêts des Cours de

Colmar du 6 décembre 1859, de Besançon du 16 janvier 1860 et de Paris du 30 mars 1860 (S. 60, II, p. 378-382-383) avaient décidé que les Compagnies étaient tenues d'accepter, dans la lettre de voiture, les clauses pénales fixant à forfait l'indemnité due pour cause de retard. Leur décision a été repoussée par un célèbre arrêt de la Cour de cassation du 27 janvier 1862 (S. 62, I, 407): « Les cahiers des charges et arrêtés administratifs qui font la loi tout à la fois des Compagnies et des expéditeurs, n'en règlent ni ne prévoient rien en ce qui concerne l'indemnité due pour cause de retard. Cet élément accessoire des contrats de transport reste, par conséquent, sous l'empire du droit commun; les Compagnies de chemins de fer ne peuvent donc pas, sous le prétexte d'un usage généralement pratiqué sous le régime de la libre concurrence, être obligées d'accepter ou de subir un forfait d'indemnité réglé à l'avance, et ne sont liées, à cet égard, que par leur consentement. »

Ce système a, depuis lors, toujours été admis par la jurisprudence, et nous croyons qu'elle a bien fait de repousser l'insertion obligatoire d'une clause pénale pour le cas de retard.

Comment faire d'avance une évaluation exacte du préjudice causé? Tantôt le retard sera de quelques heures, tantôt il sera de plusieurs

jours ou même de plusieurs semaines. Il est bien évident que, dans ces différents cas, l'indemnité à allouer devra augmenter en raison de l'importance du retard; et, si cette indemnité est fixée par avance d'une manière définitive, il en résultera le plus souvent des injustices : ou bien la somme fixée sera inférieure au préjudice éprouvé, et le destinataire sera lésé; ou bien elle sera supérieure, et la Compagnie sera injustement en perte à son tour.

Ne valait-il pas mieux, dans l'intérêt du public comme dans celui des Compagnies, que le destinataire prouve le dommage que le retard lui a causé, et qu'il demande à la Compagnie une indemnité en rapport avec le préjudice subi?

La clause de retenue pour retard peut être insérée par elles dans leurs tarifs spéciaux : elle n'est que l'application de l'article 1152 Cod. civil. C'est alors une clause pénale, c'est-à-dire « une clause par laquelle une personne, pour « assurer l'exécution d'une convention, s'engage « à quelque chose en cas d'inexécution. » Cette clause dispense alors l'intéressé de la preuve du préjudice qu'il a subi. Par cela seul que le retard existe, l'indemnité stipulée lui sera due par la Compagnie.

Bien qu'elle offre l'avantage, pour les retards de peu d'importance, d'éviter une foule de procès, elle est assez rarement employée.

Dans certains cas, la retenue est fixée ; la Compagnie accorde la remise d'un dixième, d'un cinquième, etc... du prix du transport.

Dans d'autres cas, la retenue est graduée ; nous en voyons des exemples dans certains tarifs spéciaux de nos chemins de fer, notamment dans les tarifs spéciaux : G. V., n^{os} 3, 3 *bis* et 6, Nord ; n^o 10, P.-L.-M. ; Ouest ; n^{os} 9 et 12 Midi ; n^o 11, Est ; n^o 15, État ; dans le tarif spécial P. V, n^{os} 1, 3, Nord ; P.-L.-M. et Ouest ; n^o 5, Nord.

L'article 5 du tarif spécial P. V. n^o 5 (chevaux et bestiaux) de la Compagnie du Nord est ainsi conçu :

« En cas de retard, la Compagnie n'est responsable du préjudice éprouvé par les expéditeurs que jusqu'à concurrence de tout ou partie du prix du transport.

« Les retenues seront calculées de la manière ci-après :

« La Compagnie abandonnera le $\frac{1}{3}$ du prix de transport lorsque le retard sera de 3 heures $\frac{1}{2}$. Si le retard est de 4 heures $\frac{1}{2}$, l'indemnité sera des $\frac{2}{3}$ du prix de transport. Si le retard excède 5 heures $\frac{1}{2}$, l'indemnité sera de la totalité du prix de transport. Néanmoins, les droits des expéditeurs seront réservés, et ils peuvent exercer tout recours contre la Compagnie, dans le cas où le retard excéderait 24 heures. »

Ainsi grâce à cette clause, dans les tarifs à retenue graduée, le destinataire retiendra une partie des frais de transport variant avec l'importance du retard, et ce n'est que justice. Si, au contraire, le tarif est à retenue fixe, nous savons que l'indemnité est déterminée par avance, quel que soit le retard. C'est là une solution qui choque la raison et la logique : un retard de trois semaines porte-t-il un même préjudice qu'un retard d'un jour, et doit-il être réparé également ? Non, évidemment. Aussi la jurisprudence n'a-t-elle jamais hésité à donner au destinataire des dommages-intérêts supérieurs à ceux stipulés dans les tarifs, toutes les fois que le retard était extraordinaire, estimant à juste titre, selon nous, que la clause d'indemnité des tarifs à retenue fixe ne pouvait s'appliquer qu'aux retards peu importants et en quelque sorte ordinaires. (Cass., 6 décembre 1814 ; — Rennes, 21 décembre 1824, rapportés dans D. Rép. alp., v° *Commissionnaires*, n° 362, note, — Cass., 3 février 1873, D. 73, 1, 137.)

CHAPITRE IV

DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

L'exercice de l'action en responsabilité va nous entraîner dans l'examen d'un certain nombre de questions :

1° Par qui peut être intentée l'action en responsabilité ?

2° Contre qui peut-elle être intentée ?

3° Devant qui peut-elle être intentée ?

4° Quelles sont les causes d'extinction de cette action ?

Tels sont les points qu'il nous va falloir étudier successivement en autant de sections.

SECTION I^{re}

Par qui l'action en responsabilité peut être intentée ?

D'après le droit commun, une action en justice peut être intentée par toute personne intéressée. Or, au point de vue de la responsabilité dans les transports de marchandises par chemins de fer, il y a certainement deux personnes qui peuvent être lésées par le retard, l'expéditeur

et le destinataire; et, par suite, nous disons que l'un ou l'autre ont également le droit d'intenter contre la Compagnie l'action en responsabilité. (Pau, 20 janvier 1873, S. 73, 2, 435. — Féraud-Giraud, *Code des transports par chemins de fer*, t. II, n° 1008.)

L'expéditeur peut toujours agir contre la Compagnie, disons-nous. La question ne saurait souffrir de difficulté au cas où l'expéditeur est demeuré propriétaire des objets qu'il expédie; mais, comme le plus souvent « la marchandise voyage aux risques et périls de celui à qui elle appartient » (art. 100 Code com.), il semble bien que l'expéditeur ne peut pas exercer l'action en responsabilité, puisque la marchandise ne voyage plus à ses risques et périls. Que lui importe, dira-t-on, qu'elle arrive dans les délais voulus? Et, en vertu de la maxime bien connue « pas d'intérêt, pas d'action », le droit d'agir en justice ne doit-il pas lui être refusé? Il n'y a que le propriétaire de la chose, a-t-on soutenu, qui puisse la revendiquer, en exiger le paiement ou se plaindre des détériorations qu'elle a pu subir. Donc, la propriété est la cause déterminante du droit, si bien que c'est elle qui attribue l'action au destinataire. Dès lors, celui qui prétend exercer ce droit doit tout d'abord prouver cette propriété.

Nous répondrons sans hésiter que, même

dans cette hypothèse, l'expéditeur conserve contre la Compagnie le même droit d'agir qu'on lui reconnaît lorsqu'il est demeuré propriétaire des colis qu'il a envoyés.

Nous citerons, à l'appui de notre théorie, l'opinion de M. Émile Vincens (rapporté par M. Bédarride, t. 1^{er}, p. 625): « Celui qui expédie
« ne déclare point, dans la lettre de voiture, si
« c'est de la marchandise vendue ou qu'il envoie
« pour son propre compte. Elle peut même être
« vendue et voyager cependant à ses risques et
« périls par la convention spéciale que le Code
« prévoit; elle peut être refusée et laissée à sa
« charge par celui à qui il croyait l'avoir vendue,
« autant de circonstances dont il n'a pas informé
« le voiturier et dont il ne saurait être tenu de lui
« apporter la justification. Si le voiturier signe
« une lettre de voiture, on ne peut l'obliger à rendre
« compte sans lui représenter ce titre, qui l'enga-
« gerait envers le porteur. Mais, en le produisant,
« l'expéditeur semble avoir qualité très suffisante
« pour attaquer le voiturier, si celui à qui la mar-
« chandise devait être rendue garde le silence. »

En effet, l'expéditeur a traité avec le voiturier; il lui a donné mandat d'effectuer le transport dans des conditions déterminées: il est impossible de lui dénier le droit d'exiger du transporteur l'exécution des engagements que celui-ci a pris envers lui.

Ainsi, pour nous, l'expéditeur a toujours l'exercice de l'action en responsabilité, et nous ajoutons qu'il peut s'en servir, non seulement contre la Compagnie de départ, mais contre la Compagnie d'arrivée ou même contre toute Compagnie intermédiaire, quelle qu'elle soit. Ce n'est là qu'une application de l'article 1994 du Code civil, en vertu duquel le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée. La Cour de Paris dit à ce sujet dans un arrêt du 2 août 1870 (*Gaz. Trib.*, 19 août 1870; B. annoté 1870, p. 255) : « Lorsqu'une Compagnie de chemins de fer reçoit d'un expéditeur ou d'un voyageur des marchandises ou des objets quelconques qu'elle se charge de faire transporter à destination, tant par ses propres agents, pour une portion de parcours à effectuer, que par ceux d'une ou de plusieurs autres compagnies de même nature qu'elle se substitue pour le complément de ce parcours, moyennant un prix originellement fixé comme applicable à la totalité de celui-ci, le contrat de transport qui se forme de la sorte, d'une part, investit l'expéditeur ou le voyageur des droits d'un mandant et, de l'autre, assigne à la Compagnie qui, la première, reçoit les marchandises ou objets à transporter, ainsi qu'aux Compagnies qui lui succèdent pour l'exécution complémentaire du transport, les situations et

obligations respectives d'un mandataire direct et de mandataires substitués. Il est de principe, en matière de substitution de mandat (art. 1994 Cod. civ.), que le mandant peut, en tout cas, exercer directement contre les mandataires substitués une action identique à celle qui lui est conférée contre le mandataire primordial. L'exercice de son action, quel que soit le mandataire principal ou substitué auquel il s'adresse, se légitime par l'inexécution même de l'obligation contractée. »

Nous concluons donc, dans tous les cas, à la recevabilité de l'action de l'expéditeur.

Va-t-il en être de même pour le destinataire? Oui, répondrons-nous sans hésiter, il faut reconnaître au destinataire les mêmes droits, qu'à l'expéditeur.

En effet, en passant un contrat de transport avec la Compagnie, l'expéditeur a fait une stipulation pour le destinataire : il a stipulé que le voiturier lui remettrait, dans des délais déterminés, les marchandises qui lui ont été confiées, et cette stipulation accessoire est parfaitement valable; car, aux termes de l'article 1121 du Code civil, « on peut pareillement stipuler au profit d'un tiers lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même, ou d'une donation que l'on fait à un autre. Celui qui a fait cette stipulation ne peut plus la révo-

quer. si le tiers a déclaré vouloir en profiter ». Or, cette stipulation rend en quelque sorte le destinataire partie au contrat, et lui donne, comme tel le droit d'exiger l'accomplissement du mandat et, en cas de non-exécution ou de mauvaise exécution, le droit d'agir en justice contre toute Compagnie qui a participé au transport. Donc, toutes les fois que l'expéditeur peut exiger des dommages-intérêts, le destinataire le peut lui aussi. Seulement, bien entendu, en vertu du principe *non bis in idem*, lorsque l'un des deux aura exercé son action, l'autre ne pourra pas intenter, de son côté, une action pour la réparation du même préjudice. En pratique, l'action en dommages-intérêts pour cause de retard sera le plus souvent exercée par le destinataire : c'est lui qui reçoit les marchandises et qui fait constater le retard, et ce sera lui également qui poursuivra d'ordinaire la Compagnie. Mais, toutes les fois que leurs actions tendront à obtenir la réparation d'un préjudice différent, par exemple du *lucrum cessans* pour l'expéditeur et du *damnum emergens* pour le destinataire, ces actions seront également recevables ; car, bien qu'agissant tous les deux en vertu du même contrat, ils ont tous les deux un droit bien distinct.

Il convient de remarquer que le destinataire ne tient pas son action en tant que destinataire,

mais bien en tant que personne lésée : il faut qu'il ait un intérêt à agir, comme le prouve un arrêt de cassation du 3 février 1869 (S. 69, 1, 222) : « Attendu qu'il est pareillement décidé souverainement et en fait, par les juges du fond, que, dans la cause, les destinataires en port payé n'ont éprouvé aucun préjudice personnel ; que c'est dès lors à bon droit qu'ils ont été déclarés sans qualité pour réclamer une indemnité. »

Un arrêt de la Cour de Lyon du 8 février 1872, confirmé le 20 novembre 1872 par la Cour suprême (D. 72, 1, 254), veut, pour la recevabilité de l'action, qu'il existe un lien de droit entre la Compagnie, le destinataire attaqué et l'expéditeur. C'est que le destinataire ne peut exercer ses droits que du chef de l'expéditeur ; et, s'il peut exercer directement son action, ce n'est que grâce à l'existence reconnue d'un contrat lié entre l'expéditeur et les transporteurs successifs.

« Considérant, dit l'arrêt de la Cour de Lyon, que, si, en principe, lorsqu'il y a retard dommageable pour le transport d'une marchandise voiturée par plusieurs commissionnaires successifs, le destinataire peut, sans s'adresser à l'expéditeur ni aux intermédiaires, actionner directement le dernier commissionnaire, il est certain que l'application de ce principe est subordonnée à l'existence reconnue d'un contrat

lié entre l'expéditeur et les intermédiaires successifs, relativement au transport et à la livraison de la marchandise ; que, dans l'espèce, la Compagnie dénie formellement l'existence de ce contrat, et qu'à raison des circonstances du moment et du désarroi jeté par les nécessités de la défense nationale dans le service des lignes du Nord, Ouest, Orléans et Paris-Lyon, sur lesquels on a dû transiter les colis litigieux, l'existence d'un contrat de cette nature, liant directement envers Chevron cette dernière Compagnie, ne saurait s'induire de ce fait qu'en définitive, ce colis est venu en sa possession », etc.

Hors quelques cas exceptionnels quant au destinataire, on est fondé à dire que l'action en responsabilité contre les Compagnies compétes à la fois et à l'expéditeur et au destinataire.

Il semble bien aussi qu'un tiers peut intenter l'action en responsabilité, s'il a reçu du destinataire, le mandat de retirer les marchandises parvenues en gare à son adresse, et alors que ce dernier a prévenu la Compagnie de ce fait. (Cass., 6 novembre 1871, S., 71, 1, 188. — Féraud-Giraud, t. II, n° 1018.) Mais nous croyons qu'il faut refuser à toute personne autre que l'expéditeur, le destinataire ou leur mandataire formel, le droit d'intenter contre les Compagnies une action en indemnité pour mauvaise exécution du contrat.

En pratique, on voit parfois une personne se présenter à une Compagnie de chemins de fer, porteur du récépissé ou de la lettre de voiture : la Compagnie devra-t-elle voir dans ce fait la justification suffisante d'un mandat ?

M. Féraud-Giraud le pense : « La production des lettres d'avis et des récépissés par la personne qui se présente, et qui se trouve ainsi en mesure de donner à la Compagnie une décharge suffisante, dit-il, fait disparaître toutes difficultés sur la question de savoir si cette personne est le mandataire du destinataire ». (En ce sens, Bédarride, *Des chemins de fer au point de vue des transports*, t. I, n^{os} 368 et suivants.)

Dans la pratique, les Compagnies de chemins de fer délivrent la marchandise au porteur du récépissé ou de la lettre de voiture sans exiger de lui d'autres justifications de ses droits : on admet que le porteur du récépissé ou de la lettre de voiture a qualité, à titre de mandataire, pour recevoir la marchandise, et que, dès lors, en la lui livrant, le transporteur est valablement libéré de ses obligations. (Dall. *Supplém. au répertoire*, v^o *Commissionn.*, n^o 113.)

On ne saurait exiger, ajoute-t-on, l'observation des formalités de droit commun prescrites par l'article 1690 C. civ., c'est-à-dire un transport en forme fait au porteur du récépissé, et suivi de significations à la Compagnie. C'est

une exigence incompatible avec la multiplicité et la rapidité des expéditions par chemins de fer. (Rapport de M. le conseiller Rau, sous Req. 21 juillet 1875, P. 77, 1, 327.)

Nous croyons, avec un arrêt de la Cour de cassation du 21 février 1893 (D. 93, 1, 317), devoir condamner cette pratique, pour la raison que la simple détention d'un récépissé ou d'une lettre de voiture, si elle peut faire supposer un mandat, ne saurait en justifier l'existence; car la détention de ces pièces peut être simplement accidentelle ou sans cause légitime. Le seul fait par une personne de détenir un récépissé ne suffit pas à la constituer, aux yeux de la Compagnie, le mandataire du destinataire, et nous ne saurions, par conséquent, lui reconnaître un droit d'action que nous n'admettons qu'en faveur des expéditeurs et des destinataires et de leurs mandataires.

SECTION II

Contre qui l'action en responsabilité peut être intentée?

La question peut se présenter dans deux cas, soit que le transport ait eu lieu sur un réseau unique, soit qu'il ait nécessité un passage sur plusieurs réseaux.

§ 1^{er}

LE TRANSPORT EST EFFECTUÉ SUR UN RÉSEAU UNIQUE

Dès lors qu'il est prouvé, tout préjudice, quel qu'il soit, exige une réparation, et cette réparation incombe évidemment à l'auteur du dommage. Donc, toutes les fois qu'une marchandise sera transportée sur un seul et même réseau, l'action en responsabilité pour retard sera intentée contre la seule Compagnie qui a effectué le transport. Ainsi, le retard dans l'arrivée d'un colis expédié de Paris à destination de Cherbourg est imputable à la Compagnie de l'Ouest, et à elle seule, puisque le transport a été fait par des agents des fautes desquels elle répond, et c'est à elle que l'on doit réclamer des dommages-intérêts.

§ 2

LE TRANSPORT EST EFFECTUÉ SUR PLUSIEURS RÉSEAUX

La question de savoir contre qui l'action en responsabilité peut être intentée ne souffre donc aucune difficulté lorsque la marchandise est transportée sur un réseau unique.

Mais elle semble plus difficile lorsque, le lieu de l'expédition et celui de l'arrivée ne se trouvant pas sur le même réseau, le transport est fait successivement par plusieurs compagnies avec lesquelles l'expéditeur n'a pas traité; car alors il semble bien qu'il va y avoir autant de transports indépendants. (Cass., 2 juillet 1860, D. 61, 1, 109.)¹ Laquelle de ces compagnies va être responsable du retard, et contre laquelle, par conséquent, devront se retourner les expéditeurs, les destinataires ou leurs mandataires?

Nous allons examiner à tour de rôle la responsabilité de chacune de ces compagnies.

1° *Responsabilité de la Compagnie de départ.*

— Le retard s'est-il produit pendant la partie du trajet effectué sur son réseau, la Compagnie de départ est certainement responsable.

Prenons un exemple: un colis est expédié de Cherbourg à destination de Toulouse; il va se trouver transporté successivement par les Compagnies de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi.

Il est évident que la Compagnie de l'Ouest répondra des retards qui se seront produits de Cherbourg au Mans. Mais, en vertu des principes qui régissent le mandat, d'après le droit commun, ni l'expéditeur ni le destinataire ne

1. Nous savons que, depuis 1875, les Compagnies sont tenues de se charger des expéditions à destination de gares situés sur un réseau étranger au leur, mais relié avec elles sans solution de continuité.

devraient avoir d'action contre elle à raison des retards qui se seront produits sur les lignes de l'Orléans et du Midi ; car il résulte de l'article 1094 du Code civil que la Compagnie mandataire n'est pas responsable de celui qu'elle se substitue quand elle est autorisée à agir ainsi. Or, l'expéditeur, qui est ici mandant, sait fort bien que la Compagnie de l'Ouest sera forcée de se substituer les Compagnies de l'Orléans et du Midi pour effectuer le transport en entier, et on doit en conclure qu'il a tacitement permis cette substitution.

Le droit commun du mandat nous conduirait donc à décider que la Compagnie de l'Ouest sera dégagée de toute responsabilité lorsqu'elle aura établi, au moyen des bordereaux de transmission, qu'elle a remis le colis dans les délais voulus à la Compagnie d'Orléans.— Seulement, ce que l'article 1994 Cod. civ. permet en matière de mandat, l'article 99 Code com. le défend en parlant des commissionnaires ; or, il ne faut pas oublier que chaque Compagnie joue le rôle de commissionnaire dans la transmission à une autre ligne des objets qui lui sont confiés (Bédarride, t. II, n° 424 ; — Sarrut, n° 14), et que, par conséquent, l'article 99 Code com. trouve ici son application.

Aussi la Cour de cassation a-t-elle décidé avec raison que la Compagnie qui accepte une

· marchandise pour la transporter jusqu'à destination dans une localité non desservie par elle, est responsable du retard apporté à la livraison de la marchandise, alors même qu'elle a justifié avoir exécuté le transport sur son réseau dans les délais voulus. (S. 72, 1, 303.) L'article 99 C. com. fait peser, en effet, sur le premier commissionnaire, dit commissionnaire chargeur, la responsabilité générale du transport. C'est lui qu'il rend garant, non seulement de son propre fait, mais même des faits des commissionnaires intermédiaires. Le réclamant se voit faciliter de la sorte l'exercice de son action. Point n'est besoin pour lui de recourir aux Compagnies suivantes. La Compagnie expéditrice, alors même qu'elle n'a pu choisir son intermédiaire (et c'est le cas le plus fréquent), est toujours présumée en faute au cas de retard; elle est toujours responsable, hors le cas de force majeure, sauf bien entendu son recours en garantie contre celle des Compagnies qui a été la cause du retard, et c'est à elle que l'expéditeur s'adressera tout naturellement pour demander compte de l'exécution du contrat.

La Compagnie de départ est donc frappée d'une responsabilité très étendue; car, si, en principe, personne ne peut être tenu de garantir le fait d'un tiers qu'on n'a pas eu la liberté pleine et entière de choisir, les Compagnies de

chemins de fer sont néanmoins obligées, en pratique, de répondre des faits des Compagnies intermédiaires.

2° *Responsabilité des Compagnies intermédiaires et de la Compagnie d'arrivée.* — A la différence de la Compagnie de départ, appelée encore commissionnaire chargeur ou commissionnaire originaire, qui est responsable pour la totalité du trajet, tout comme si elle avait effectué seule le transport du lieu d'expédition au lieu d'arrivée, les Compagnies ou commissionnaires intermédiaires et la Compagnie d'arrivée ne sont tenues de répondre que de leur fait personnel. Et ce n'est pas par application de l'article 1166 du Code civil que l'on exercera l'action contre elles ; c'est en vertu d'un droit propre basé, non seulement sur l'article 1382, mais encore sur une obligation contractuelle. « Les Compagnies ne répondent que de leur fait personnel en vertu de deux articles : l'article 1121, parce que le commissionnaire, stipulant du voiturier intermédiaire, lors de la transmission de la marchandise, le transport nécessaire, a stipulé pour le compte et dans l'intérêt de l'expéditeur qui reprend ses droits (M. Paul Jacqmin, *Obligations et responsabilités des Compagnies*, p. 186); et l'article 1994 surtout, qui, en permettant au mandant d'agir directement contre la personne que le mandataire s'est

substituée, donne à l'expéditeur et au destinataire le droit d'agir contre toute Compagnie, Compagnie intermédiaire ou Compagnie d'arrivée, peu importe. » Mais, si ces deux articles établissent la responsabilité contractuelle entre le voiturier intermédiaire et l'ayant droit, ils n'imposent pas au voiturier intermédiaire autre chose que l'obligation de répondre de son fait personnel. (Art. 98 et 99 Cod. com.)

Aussi, le demandeur à l'action en responsabilité doit-il prouver que le dommage s'est produit pendant que la marchandise était transportée par la Compagnie assignée, et plus généralement par la faute de cette dernière. (Metz, 3 mai 1828 et Civ. rej., 18 avril 1831, *Jur. génér. v^o Commissionnaire*, n^o 478; — Cass., 28 juillet 1858, D. 58, 1, 305. — Nîmes, 8 novembre 1865, D. 66, 2, 219. — Cass., 9 juillet 1872, D. 72, 1, 216; — 29 janvier 1896, D. 96, 1, 406. — Alauzet, *Commentaire du Cod. com.*, 3^e éd. t. III, n^o 1180. — Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. II, n^{os} 24 et 82.)

Mais nous pensons que c'est à tort que l'on subordonne la responsabilité du commissionnaire intermédiaire et du dernier voiturier à la preuve d'une faute qui leur est imputable, et voici pourquoi. Les diverses Compagnies qui participent au transport apparaissent comme solidaires, comme n'en formant qu'une seule,

et, en conséquence, l'action en responsabilité doit pouvoir s'exercer contre chacune d'elles, comme si l'exécution du contrat de transport avait été confiée en entier à la Compagnie attaquée. Ne semble-t-on pas avoir admis, lors de la discussion du Code de commerce, une sorte d'obligation solidaire entre les divers agents d'un même transport? Voici, en effet, un extrait du procès-verbal de la séance du Conseil d'État en date du 30 janvier 1807 (Loché, *La législation civile, commerciale et criminelle de la France*, t. xvii, p. 236): « Les articles 106 et 107 (qui correspondent aux articles 99 et 100 du Code) sont discutés. M. Defermon observe qu'il ne voit pas de solidarité entre le commissionnaire qui se charge du transport et le commissionnaire intermédiaire auquel il adresse ses marchandises. M. Régnaud de Saint-Jean-d'Angely dit que le commissionnaire doit répondre du voiturier et des agents qu'il emploie; qu'ainsi, il demeure responsable jusqu'à ce que les marchandises soient arrivées à l'acheteur. M. Defermon dit que, du moins, il faudrait ne le rendre responsable que subsidiairement. M. Régnaud de Saint-Jean-d'Angely dit qu'on doit laisser à l'acheteur la faculté de choisir, parmi tous les responsables, celui auquel il suppose le plus de solvabilité. »

« Pourquoi d'ailleurs distinguer ? ajoute

M. Sarrut. (Note sous Cass., 6 août 1888, D. 89, 1, 89.) Le demandeur, expéditeur ou destinataire, n'a pas suivi la marchandise : comment découvrira-t-il parmi les divers transporteurs l'auteur du dommage ? Intéressés à faire écarter son action, les transporteurs se garderont à dessein de lui communiquer leurs documents intérieurs. Un fait est certain : l'expéditeur a remis une marchandise en bon état avec mandat de la rendre telle au destinataire dans un délai déterminé. Si ce mandat n'est pas fidèlement exécuté, il doit pouvoir atteindre quiconque a accepté de le remplir. Dès l'instant qu'un lien de droit existe entre le demandeur et le transporteur poursuivi, comment celui-ci pourrait-il prétendre limiter la portée du mandat qu'il a reçu, mandat qui, pour l'expéditeur, est constamment demeuré tel qu'il l'a donné au commissionnaire chargeur ? L'expéditeur n'a consenti aucune modification au contrat primitif ; ce contrat est allé successivement de l'un à l'autre des voituriers ; chacun d'eux, dès lors, est garant de l'exécution, sauf son recours contre l'agent responsable. »

Quoi qu'il en soit, le demandeur qui actionne une compagnie pour retard devra toujours prouver que ce retard n'est pas antérieur au transport effectué par les soins de cette compagnie. Les juges n'auront qu'à consulter les

pièces de transport, c'est-à-dire les feuilles dites de chargement, pour savoir s'ils doivent accueillir ou rejeter l'action.

Il faut appliquer à la compagnie d'arrivée tout ce que nous venons de dire pour les agents de transport intermédiaires. — Toutefois, la pratique apporte une dérogation à cette règle dans le cas où l'expédition a été faite en port dû. Alors la Compagnie d'arrivée sera dans la même situation que la Compagnie de départ : le demandeur n'aura pas besoin d'établir sa faute. La jurisprudence décide, en effet, que la Compagnie d'arrivée, en réclamant la totalité du prix de transport, se substitue aux obligations des Compagnies précédentes, peut se voir opposer toutes les exceptions qu'on aurait pu opposer à chacune d'elles, et assume la responsabilité, non plus seulement de son propre fait, mais aussi du leur. (Cass. 6 mai 1872, S. 72, 1, 279. — 6 janvier 1874, S. 74, 1, 54.)

3° *Recours en garantie entre les Compagnies.*
— Ainsi, toute Compagnie peut être actionnée, sauf son recours contre la Compagnie responsable. Autrement dit, un commissionnaire de transports poursuivi en responsabilité est fondé à agir en garantie contre l'auteur de la faute qui a fait naître l'action; et, comme les Compagnies sont des commerçants, celle qui exerce son recours en garantie peut faire la preuve de

la faute par tous moyens, même à l'aide de présomptions graves. (Cass , 12 août 1856, D. 56, 1, 338. — 9 juin 1858, D. 58, 1, 421, et S. 59, 1, 56.)

La responsabilité du retard retombe, en somme, définitivement sur celui qui a la faute à se reprocher. Mais ce système du recours en garantie était fécond en lenteurs et en complications, et c'est là chose fâcheuse en matière commerciale, surtout en matière de transports. Il fallait chercher un autre moyen de régler le recours des Compagnies entre elles, et, ce moyen, les Compagnie l'ont trouvé et mis en pratique par une convention amiable du 20 août 1863, qui porte le nom de « Règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations », ou plus simplement celui de « Règles à suivre ». — Modifié une première fois en mai 1866, ce règlement le fut de nouveau, par suite de l'adhésion de plusieurs Compagnies de chemins de fer étrangères, le 1^{er} août 1869, le 1^{er} octobre 1874, et enfin le 1^{er} octobre 1883.

Il comprenait 6 chapitres :

Chapitre I^{er} (articles 1 à 9). — Responsabilités et réserves.

Chapitre II (articles 10 à 17). — Partage des indemnités.

Chapitre III (articles 18 à 19). — Autorisations réciproques.

Chapitre IV (articles 20 à 23). — Concessions réciproques.

Chapitre V (articles 24 à 35). — Transmission et instruction des réclamations.

Chapitre VI (article 36). — Procès.

Les règles du chapitre III comprenaient les autorisations données par les Compagnies, les unes aux autres, de traiter chacune avec l'expéditeur ou le destinataire, comme si elle avait effectué seule le transport. — Celles des autres chapitres avaient pour but d'établir le règlement des pertes subies sur le prix du transport, soit par l'effet d'une condamnation, soit par l'effet d'une transaction.

Voyons maintenant, en ce qui nous concerne spécialement, ce que décident les règles à suivre.

Un colis est expédié de Caen à Tours ; il doit emprunter nécessairement les réseaux de deux Compagnies, l'Ouest et l'Orléans. Ce colis arrive en retard ; le destinataire actionne la Compagnie d'Orléans, et celle-ci est condamnée à payer une indemnité. Comment va se régler, entre les deux Compagnies, la question du paiement de l'indemnité que l'Orléans a dû faire ?

L'article 11, § 1, nous répond : « Les retenues pour retard, quand il y a lieu de les subir, sont supportées par les Compagnies fautives, au prorata du nombre de jours de retard de chacune

d'elles. » Et les paragraphes suivants s'occupent de répartir les délais de transmission accordés à chacune des Compagnies qui ont concouru au transport. — Puis l'article 11, § 3, nous dit : « Le délai de deux jours accordé aux Compagnies pour la transmission des marchandises par le chemin de fer de ceinture, est partagé par moitié entre la Compagnie qui transmet et celle qui reçoit de ce chemin, § 4. Il en est de même pour le délai de deux jours accordé aux Compagnies pour la transmission des marchandises par deux gares non communes mises en communication par rails, § 5. La journée accordée à une Compagnie cédante est applicable aux opérations de transmission, ainsi qu'à la traction sur les chemins de ceinture, § 6. La journée laissée à la Compagnie cessionnaire est applicable aux opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition sur sa ligne, § 7. Le jour de délai accordé pour la transmission des expéditions de Compagnie à Compagnie aux autres points de transmission, appartient à la Compagnie qui exploite la gare commune pour les opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition, § 8. La Compagnie cédante, si elle n'exploite pas la gare commune, sera libérée, quant aux délais, à l'arrivée effective de la marchandise, en tant que cette marchandise sera accompagnée de

ses écritures ou aura été précédée par elles. Si la Compagnie cédante exploite la gare commune, elle sera libérée au moment de la remise aux agents de la Compagnie cessionnaire des wagons à réexpédier, accompagnés de leurs écritures, § 9. Dans le décompte des délais, les journées seront comptées de minuit à minuit, § 11. La répartition des délais supplémentaires entre les Compagnies liées par des tarifs communs, devra être faite en partageant ce délai au prorata du parcours kilométrique sur chacun des réseaux intéressés, et par journées (24 heures) indivisibles, en attribuant le jour à diviser pour obtenir des calculs exacts, au chemin qui aura droit à la plus forte fraction de ce jour. »

Ainsi, pour connaître le moment exact auquel le retard s'est produit, il faudra consulter la date portée sur le bulletin de transmission, ou recourir aux reconnaissances prescrites à chaque gare de transit de la marchandise. Chacune des Compagnies qui aura régulièrement opéré le transport sur son réseau, verra sa responsabilité à couvert. Ce moyen rend en outre facile la détermination de la Compagnie par la faute de laquelle le retard s'est produit.

Seulement ces formalités de reconnaissance ou d'inscription de la date sur le bulletin de transmission occasionnaient soit des contes-

tations, soit des lenteurs toujours regrettables, et c'est pour remédier à ces inconvénients qu'est intervenu le règlement de 1886. — Élaboré le 26 mars 1886 par la conférence des chefs des services de réclamations des grandes compagnies françaises¹, le nouveau projet de règlement des indemnités entre les Compagnies fut, après quelques modifications, adopté à l'unanimité le 17 mai 1886, et entra en vigueur le 1^{er} octobre de la même année.

Le nouveau règlement est connu sous le nom de « Règlement pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités ». Voici ce qu'il décide touchant notre matière des retards, au chapitre II, article 3 : « Les indemnités de toute nature sont réparties au prorata kilométrique entre les Compagnies qui ont concouru, ou qui, d'après les écritures, devaient concourir au transport, déduction faite, s'il y a lieu, des sommes incombant à des tiers ou à des Compagnies non adhérentes au présent règlement. »

Nous sommes loin, on le voit, du règlement de 1869. Plus n'est besoin de rechercher l'origine du retard ni la Compagnie fautive, et partant, inutile de recourir soit aux reconnais-

1. Cette conférence règle chaque semaine les différends entre les Compagnies qui y sont représentées, et leur évite ainsi d'avoir à assigner les unes les autres.

sances contradictoires aux points de transit de la marchandise, soit aux bulletins de transmission. Dans tous les cas, de qui que ce soit que le retard provienne, l'indemnité à laquelle une Compagnie a été condamnée au profit de l'expéditeur ou du destinataire, se répartira entre toutes compagnies, au prorata kilométrique. — Voilà donc bien simplifiés les rapports des compagnies entre elles. Jusqu'ici, ce changement n'a produit que de bons résultats, donnant à tous entière satisfaction, et l'on ne peut que souhaiter l'adhésion de toutes les compagnies au règlement de 1886.

Nos 6 grandes compagnies, les chemins de fer de l'État, quelques-unes de nos petites lignes et, depuis peu, quelques compagnies italiennes se sont soumises au nouveau règlement, mais toutes n'y ont pas encore adhéré. De sorte qu'aujourd'hui nous voyons appliquer trois systèmes différents à propos de la transmission des marchandises et du partage des indemnités :

- 1° Le système du règlement de 1886 ;
- 2° Le système du règlement de 1869-1883 ;
- 3° L'application des principes du droit commun.

SECTION III

Devant qui peut être intentée l'action en responsabilité

Une assignation de l'expéditeur ou du destinataire à la Compagnie des chemins de fer, tel est l'acte qui doit nécessairement commencer la procédure relative à l'action en responsabilité.

Mais à quel endroit donner l'assignation et à qui l'adresser ?

Telles sont les deux questions que nous allons nous poser tout d'abord.

Nous examinerons ensuite quel Tribunal sera compétent en cette matière de responsabilité des Compagnies.

§ 1^{er}

OU PEUT ÊTRE ASSIGNÉE LA COMPAGNIE

Nous savons que d'ordinaire, en matière personnelle, toute assignation doit être faite au domicile du défendeur. (Art. 59 Code de procédure.)

C'est donc au domicile de la Compagnie que l'expéditeur ou le destinataire devra assigner

cette Compagnie, contre laquelle il intentera une action en responsabilité pour cause du retard.

Mais quel est au juste le domicile d'une Compagnie de chemins de fer ?

Pendant longtemps, la Cour de cassation, s'appuyant sur l'article 69, § 6, du Code de procédure, reconnaissait aux Compagnies comme domicile unique le siège social de ces Compagnies. (Cassation, 4 mars 1845. — D., 46, 1, 208, 15 janvier 1851, S. 51, 1, 177. — 26 mai 1857, D. 57, 1, 246. — 5 avril 1853, D. 59, 1, 147). Or, les Compagnies ayant pour la plupart, en fait, leur maison sociale à Paris, c'était à Paris qu'il fallait porter toutes les contestations, et il en résultait par suite l'augmentation des frais que cela nécessitait, un état de choses qui ne laissait pas que d'avoir de graves inconvénients pour les particuliers réclamants.

Aussi, répudiant sa première théorie, la Cour de cassation, par un arrêt du 4 mars 1857 (D., 57, 1, 124), décida qu'une Compagnie de chemins de fer pouvait avoir plusieurs domiciles.

Sans doute, en effet, les sociétés de commerce doivent être assignées en leur maison sociale, considérée comme étant le lieu de leur établissement principal (art. 69, § 6 du Code de procédure), mais une même société peut avoir plusieurs maisons situées en divers lieux,

elle peut avoir plusieurs établissements principaux et par conséquent plusieurs domiciles. (Art. 102 Code civil.)

Deux arrêts de la Cour de cassation, l'un du 30 juin 1858 (D. 58, 1, 424) et l'autre du 4 janvier 1861 (D. 61, 1, 126), ont consacré cette solution.

Ainsi, il était admis « qu'une société de chemins de fer peut, indépendamment du domicile général établi à son siège social, en vertu de ses statuts, avoir d'autres domiciles distincts, sinon dans toutes les localités où elle possède une gare, du moins aux lieux où elle a un centre important d'opérations ou d'administration. » (C. Chambéry, 1^{er} décembre 1866, D. 66, 2, 246.)

Et c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de décider si telle ou telle gare doit être considérée comme établissement principal, comme domicile de la Compagnie.

Mais sur quoi devra se baser l'appréciation des tribunaux en cette matière, lorsqu'il s'agira de déterminer quelles gares doivent être considérées comme importantes.

Une gare peut être ouverte à toutes les expéditions, messageries, petite vitesse, voyageurs, sans pour cela être plus importante que d'autres qui ne comportent pas tous ces services.

La gare de Charenton, par exemple, ne saurait être considérée comme petite gare, bien qu'elle soit fermée au service des voitures, chevaux et bestiaux, et l'on trouverait, au contraire, des gares que l'on serait tenté de croire importantes, alors que leur trafic est peu considérable.

A notre avis, il n'est pas besoin de rechercher l'importance de la gare : il n'y a là qu'une pure question de mots, et nous posons en principe que toute gare constitue un domicile pour la Compagnie ; car nous ne concevons pas bien que telle ou telle gare soit plus importante que telle autre au point de vue qui nous occupe.

Ce n'est pas au siège social, en effet, que se concluent les contrats relatifs aux transports. Dans toutes les gares, nous voyons des agents chargés de traiter avec le public au nom de la Compagnie, agents dont la capacité est déterminée par des règlements ; dans toutes, nous voyons une autonomie complète, une organisation propre, avec leur chef de gare, leur personnel, leurs bureaux et leur comptabilité, et toutes ont qualité pour représenter la Compagnie, sans dépendre en aucune façon les unes des autres.

Ainsi organisées, elles constituent chacune un établissement dans lequel la Compagnie a élu domicile pour les contrats qu'elle y passe, et

nous pensons, dès lors, qu'une assignation adressée, soit au siège social, soit à une gare quelconque du réseau, sera parfaitement valable.

En fait, sans doute, l'expéditeur ou le destinataire qui se plaint d'un retard ne pourra pas assigner n'importe quel chef de gare ; d'un côté, l'expéditeur n'a traité qu'avec la gare expéditrice, et de l'autre, seule la gare d'arrivée peut libérer la Compagnie de ses obligations, et, par suite, une limitation s'impose dans le choix qu'ont les particuliers lésés pour lancer leur assignation. Mais toujours ce choix pourra se porter :

1° Soit sur le siège social de la Compagnie, qui est son domicile réel ;

2° Soit sur la gare expéditrice, car c'est le lieu où la Compagnie a fait élection de domicile pour l'exécution de tous les contrats qui y sont passés, et c'est là qu'elle a traité avec l'expéditeur, qu'elle lui a promis de transporter les marchandises qu'il lui remettait ;

3° Soit sur la gare d'arrivée, qui est chargée de remplir les dernières obligations de la Compagnie, et qui constitue le domicile de l'agent qui doit ainsi la libérer.

Lorsque le chef de gare aura reçu l'assignation en qualité de représentant de la Compagnie, il en référera aussitôt à ses chefs hiérarchiques, leur communiquera cette assignation,

et ce sont alors les agents du service contentieux qui s'occuperont de la suite à donner à l'affaire.

§ 2

A QUI ADRESSER L'ASSIGNATION ?

a) Tout d'abord, il est bien évident que l'assignation faite au directeur d'une Compagnie sera valable : c'est lui, en effet, qui est à la tête de cette Compagnie, lui qui, de par les statuts, est chargé de la représenter, et on ne peut jamais lui dénier le droit de la représenter en justice.

b) Il en sera de même des agents à qui la Compagnie a conféré un mandat exprès et formel pour recevoir les assignations; car le mandat qu'ils ont reçu d'elle les a investis du droit de répondre à toutes actions dirigées contre cette Compagnie.

Mais faudra-t-il assimiler aux agents qui ont reçu des Compagnies un mandat exprès pour les représenter ceux qui ne tiennent d'elles qu'un mandat tacite ? autrement dit, pourra-t-on valablement assigner en justice les chefs de gare, en tant que représentants des Compagnies ?

Pendant longtemps, on ne l'a pas permis, en s'appuyant sur cette considération qu'ils sont commis à la surveillance et à l'exploitation de la gare; ils ne doivent pas, par conséquent, être chargés de répondre aux actions intentées contre la Compagnie. (Rouen, 19 juin 1846, D. 47, 2, 11. — Bordeaux, 22 juillet 1857, D. 58, 2, 59. — Cass., 15 janvier 1851, D. 51, 1, 27. — 26 mai 1857, D. 57, 1, 246. — 5 avril 1859, D. 59, 1, 147. — 4 juin 1864, D. 64, 1, 456.)

Ce raisonnement ne laissait pas que d'être juste. Mais, du moment où l'on admit que les Compagnies avaient un domicile élu dans toutes leurs gares importantes, on en vint tout naturellement à déduire cette conséquence que, dans chacun de ces domiciles, c'est-à-dire dans chacune des stations importantes, il devait exister un agent de la Compagnie chargé de la représenter en justice. Aussi ne faut-il pas s'étonner que la jurisprudence ait fini par ériger en règle que, dans toute grande gare reconnue comme telle par les tribunaux; la Compagnie était valablement assignée en la personne du chef de gare.

« Dans l'espèce, dit un arrêt de la Cour de Caen, du 22 janvier 1872 (B A., 72, page 213, confirmé par la Cour de cassation le 2 juillet 1872 (S. 72, 1, 299), le chef de la gare de Honfleur est présumé avoir reçu cette délégation,

car la Compagnie de l'Ouest a dans cette ville un centre d'opérations trop considérable pour ne pas y être représentée; et, si son chef de gare a mission pour traiter de toutes les affaires locales de la Compagnie, il doit également avoir reçu mandat pour répondre aux contestations qui ont pris naissance dans les actes mêmes de la succursale dont il est le directeur. »

Mais il faut bien remarquer que seule l'assignation adressée aux chefs de gare est valable. C'est en vain que l'on prétendrait faire une assignation valable à un autre agent de la Compagnie dans une gare importante, sous prétexte que cet agent représente la Compagnie; et c'est à juste titre que la Cour de Grenoble a annulé une assignation ainsi donnée à un chef de section. (Grenoble, 6 décembre 1873, S. 74, 2, 4.)

§ 3

DEVANT QUEL TRIBUNAL PORTER L'ACTION EN
RESPONSABILITÉ ?

Ainsi, toute assignation de l'expéditeur ou du destinataire doit être adressée aux chefs des gares de départ ou d'arrivée, ou bien au siège social. Mais devant quel tribunal faudra-t-il porter la contestation ?

A cette question, nous répondrons sans hésiter qu'en principe, le contrat de transport mettant en jeu des intérêts privés, les tribunaux compétents seront les tribunaux de droit commun.

Qu'on ne vienne pas nous dire que le ministre des Travaux publics a traité, en tant que représentant des particuliers, avec les compagnies de chemins de fer, en donnant son homologation aux tarifs à lui proposés par les compagnies, et qu'il a traité au nom de tous ceux qui dans l'avenir adopteront ces tarifs. S'il en était ainsi, les transports par chemin de fer auraient un caractère administratif, et ne relèveraient que des tribunaux administratifs ; mais c'est inadmissible.

Comment prétendre, en effet, que le contrat de transport est un acte administratif lorsqu'il sera passé avec les compagnies de chemins de fer, alors que, passé avec d'autres transporteurs, il est acte civil ou acte commercial. Il est impossible que le fait de traiter avec une Compagnie change à ce point la nature du contrat.

Soutenir que les transports par chemins de fer sont des actes administratifs, c'est interpréter faussement le rôle du ministre des Travaux publics dans l'homologation des tarifs. En effet :

L'article 42 du cahier des charges dit que, pour l'indemniser des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, la Compagnie reçoit l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés dans un tableau qui en donne les prix maxima ; puis l'article 44 de l'ordonnance de 1846 proclame qu'aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics.

Il ne faut pas faire dire à ces deux textes plus qu'ils ne veulent dire, et voici, à notre avis, le sens qu'ils contiennent :

Le ministre qui homologue le tarif se borne à examiner deux choses : d'une part, les intérêts du public ; de l'autre, ceux de la Compagnie, qui ne peut jamais réclamer une taxe supérieure à celles fixées par le tableau de l'article 42 du cahier des charges, et il donne ou refuse son homologation.

Le ministre ne joue donc pas le rôle d'un représentant qui traite au nom du public avec la Compagnie. Il est plutôt en quelque sorte un conciliateur entre les intérêts opposés du public et des compagnies ; et, dès lors, en aucun cas, son intervention ne peut changer le caractère du contrat de transport. Contrat de droit

privé, le transport est, comme tel, soumis à la compétence des tribunaux ordinaires.

Toutefois, il est un cas dans lequel les tribunaux administratifs seront compétents.

a) TRIBUNAUX ADMINISTRATIFS. — La loi du 3 mars 1881 contient, sur les colis postaux, une disposition en vertu de laquelle toute contestation relative au transport des colis postaux, qui pourrait s'élever entre les tiers, l'administration et les compagnies de chemins de fer, devra être portée devant les tribunaux administratifs.

Un arrêt de la Cour de cassation du 11 février 1884 (D. 84, 1, 97) a reconnu la compétence des tribunaux administratifs en ces termes : « Si les tribunaux civils sont, en principe, compétents pour connaître des actions des tiers contre les compagnies de chemins de fer, pour perte ou avarie de marchandises par elles transportées, ils sont, par exception, incompétents lorsqu'il s'agit de marchandises transportées comme « colis postaux ». En effet, la convention du 2 novembre 1880, relative au transport desdits colis, passée entre l'État et les compagnies et approuvée par la loi du 3 mars 1881, a formellement réservé aux tribunaux administratifs la connaissance de toutes les contestations concernant l'exécution et l'interprétation de ladite convention entre l'administration, la compagnie et les tiers. »

Après des tâtonnements et des hésitations, on a fini par décider que c'était au ministre des postes et télégraphes, aujourd'hui au sous-secrétaire d'État des postes et télégraphes, qu'il appartenait de statuer en cette matière de transport des colis postaux. (Conseil de préfecture, Seine, Bull. 84, p. 72.)

La jurisprudence est en ce sens. (Cassation, 11 février 1884, D. 84, 1, 97.— Toulouse, 16 avril 1883, Bull. 84, p. 64.)

En matière de retard, cette compétence des tribunaux administratifs n'offre qu'une importance très minime; car, en principe, la législation spéciale aux colis postaux n'accorde d'indemnité qu'au cas où le retard a manifestement eu pour conséquence d'occasionner l'avarie du contenu. Jamais un retard accidentel ne donnera aux intéressés droit à des dommages-intérêts.

Tel est le seul cas où les tribunaux administratifs ont à statuer en matière de responsabilité des Compagnies. Les autres contestations devront être portées, soit devant les tribunaux civils, soit devant les tribunaux de commerce.

b) TRIBUNAUX CIVILS. — Les tribunaux civils sont compétents toutes les fois que le demandeur, expéditeur ou destinataire, n'étant pas commerçant, aura cité la Compagnie devant ces tribunaux: ainsi le veut l'article 12 titre XII, de

l'ordonnance de 1673. Toute la jurisprudence et bon nombre d'auteurs sont en ce sens. (Cassation 20 février 1859, S. 59, 1, 321. — 21 juin 1867, S. 67, 1, 290. — 21 juillet 1873, S. 73, 1, 446. — En ce sens, Féraud-Giraud, t. II, n° 985.)

Cependant, notre théorie n'est pas universellement admise. Le contrat de transport intervenu entre un non-commerçant et une Compagnie offre un caractère mixte, en même temps civil et commercial, et, dans le silence des Codes, la controverse est permise.

La compétence, nous objecte-t-on, doit se déterminer par le caractère de l'acte au regard du défendeur; c'est à son point de vue qu'il faut se placer pour savoir quel est le tribunal compétent, et alors les tribunaux de commerce le seront toujours lorsque la Compagnie sera défenderesse.

(Glasson, *De l'incompétence absolue*, *Revue critique de législation*, 1881, page 245. — Note de MM. Lyon-Caen et Renault, D. 85, page 45. — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. II, n° 3174 bis.)

Mais cette théorie oublie que, si le contrat de transport est un acte commercial par rapport aux Compagnies de chemins de fer, il ne l'est nullement par rapport aux particuliers qui traitent avec elles; et, par conséquent, il serait étonnant que, n'ayant pas fait acte de com-

merce, l'expéditeur et le destinataire fussent contraints d'aller porter leur réclamation devant un tribunal de commerce. — Nous admettons donc la compétence des tribunaux civils, concurremment avec celle de tribunaux de commerce, toutes les fois que l'expéditeur ou le destinataire est un simple particulier qui expédie par hasard un colis, et nous l'admettons encore dans le cas où un négociant a passé un contrat de transport qui n'offre aucune relation avec son commerce. Un marchand de vins, par exemple, lorsqu'il expédie ou reçoit des animaux, ne fait pas acte de commerce; il traite avec la Compagnie en simple particulier, et, comme tel, il a le choix entre la juridiction civile et la juridiction commerciale.

S'il a recours aux tribunaux civils, c'est toujours devant celui du domicile du défendeur, c'est-à-dire, ici, devant le tribunal du domicile de la Compagnie que le litige doit être porté, d'après les règles ordinaires de la procédure.

c) TRIBUNAUX DE COMMERCE. — Les contestations relatives à la responsabilité des Compagnies sont tranchées, pour la plupart, par les tribunaux de commerce, et les Compagnies assignées devant ces tribunaux n'ont pas le droit de se plaindre. Elles sont en effet des sociétés commerciales, puisque, aux termes de l'art. 632, § 2, Code de commerce, « toute entreprise de

transport par terre et par eau constitue un acte de commerce. » En transportant des marchandises, elles font des opérations commerciales, et, par suite, jamais elles ne sont fondées à décliner la compétence des tribunaux de commerce.

Ces tribunaux seront seuls compétents pour trancher les différends qui peuvent naître entre les compagnies et les commerçants, relativement aux expéditions qui n'auront qu'un rapport, même indirect, avec le commerce de ces derniers. C'est ainsi qu'un emballleur ne saurait valablement saisir un tribunal civil pour statuer sur une demande d'indemnité basée sur un retard dans la livraison de clous. Il n'est pas quincaillier, c'est vrai, mais les clous lui servent dans l'exercice de son métier, et donnent à l'expédition une relation intime avec son commerce.

Ainsi, tout commerçant qui traite avec la Compagnie pour une expédition qui a rapport à son commerce ne peut pas, à son gré, choisir entre la juridiction civile et la juridiction commerciale : il ne peut s'adresser qu'à cette dernière. Et, tandis que les tribunaux civils ne peuvent être valablement saisis que par un non-commerçant ou un commerçant n'agissant pas comme tel, les tribunaux de commerce, eux, sont toujours et dans tous les cas compétents.

Mais devant quel Tribunal de commerce devra-t-on porter la contestation ?

Nous pensons que le demandeur a le choix entre trois tribunaux (art. 420 Code procédure civile) :

1° Le tribunal du domicile réel ou élu du défendeur : c'est le droit commun ;

2° Le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée : la nécessité pour l'expéditeur de remettre une déclaration écrite à la Compagnie fait que toujours la promesse et la remise ont lieu au même endroit, à la gare expéditrice ;

3° Le tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué, c'est-à-dire le tribunal du lieu où la Compagnie doit remettre les marchandises transportées au destinataire ; car c'est là qu'elle est libérée de ses obligations, qu'elle en fait le paiement. (Paris, 31 juillet 1850, D. 51, 2, 111. — Angers, 29 juillet 1853. S. 54, 2, 58.)

En résumé, nous trouvons trois tribunaux de commerce compétents : celui du siège social de la Compagnie, celui de la gare expéditrice et celui de la gare destinataire, entre lesquels l'expéditeur ou le destinataire pourront choisir à leur gré.

Au cas d'appel du jugement fait par l'une des parties, nous suivrons les règles ordinaires,

et nous dirons que l'appel ne sera recevable qu'au cas où l'objet du litige portera sur une valeur supérieure à 1500 francs. C'est d'ailleurs ce qui résulte clairement de l'article 1^{er} de la loi du 11 avril 1838 pour les tribunaux-civils, et de l'article 639 du Code de commerce pour les tribunaux de commerce.

SECTION IV

Extinction de l'action en responsabilité

Comme toutes les autres actions, l'action en responsabilité pour cause de retard ne pouvait avoir une durée indéfinie. Il arrive toujours un moment où les preuves deviennent fort difficiles à fournir, par exemple, si l'on a laissé passer quelques années, voire même seulement quelques mois, depuis les faits qui ont donné naissance à l'action. Et puis, dans la matière des transports par chemins de fer, où les contrats sont si nombreux et laissent si peu de traces dans l'esprit de ceux qui les font, il importait beaucoup pour les compagnies de ne pas demeurer éternellement sous le coup d'une action en responsabilité. Le commerce veut, pour sa prospérité, que tous les litiges soient

rapidement tranchés, et c'est pour cela que non seulement le législateur a soumis l'action en responsabilité pour cause de retard à la prescription, mais qu'il a diminué encore pour elle la durée de cette prescription.

Nous allons avoir à examiner cette cause de déchéance de l'action en responsabilité, la seule que la loi du 11 avril 1888 ait laissée subsister en matière de retard.

Il existait, en effet, avant la loi de 1888, une autre cause de déchéance édictée par l'ancien article 105 du Code de commerce, ainsi conçu : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. » C'était une fin de non-recevoir en faveur de la Compagnie. Le destinataire qui avait accepté la livraison et payé le prix du transport, était supposé reconnaître que le voiturier avait rempli avec exactitude ses obligations, et se voyait opposer par lui cette fin de non-recevoir, s'il venait ensuite l'attaquer.

Mais la loi de 1888 est venue modifier ainsi l'article 105 du Code de commerce :

« La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent cette réception et ce

paiement, le destinaire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

On voit que le texte du nouvel article excepte le retard de la fin de non-recevoir qu'il vient régler. Il n'y a là d'ailleurs rien que de très juste; car les calculs des délais sont quelquefois longs et compliqués, leur détermination nécessitant deux éléments que le destinaire ne connaît pas toujours, ou qu'il connaîtra seulement en se renseignant à la gare d'arrivée: nous voulons dire la distance parcourue et les conditions du tarif appliqué. Il fallait avant tout lui donner le temps de prendre ses informations, et c'est ce qu'a fait la loi du 11 avril 1888. Désormais, en cas de retard, la protestation se fera en n'importe quelle forme, et même plus de trois jours après l'arrivée des marchandises.

« On comprend très bien le principe de la déchéance dans le cas de manquants ou d'avaries, parce qu'alors, les vérifications à faire étant urgentes, le destinataire doit être tenu de prendre parti et de faire connaître sa prétention dans le plus bref délai possible. Mais cette déchéance ne se justifie en aucun autre cas. Que le destinataire qui croit avoir à se plaindre d'un retard

dans l'arrivée des objets... soit astreint à saisir la justice dans un délai qu'il restera à apprécier, rien ne paraît plus raisonnable. Il est, en effet, de l'intérêt de tous que de semblables contestations ne s'éternisent pas. Mais il ne faut pas perdre de vue que ces contestations n'engagent que des questions de délais à supputer.... Dès lors, où est l'urgence de la vérification ? Et, du moment que le demandeur introduit son action dans le temps que la loi lui a imparti, que peut-on lui demander de plus ? » (Rapport de M. Demôle au Sénat du 10 décembre 1887.)

Il ne reste donc plus maintenant, en dehors des modes d'extinction du droit commun, qu'une seule cause d'extinction spéciale à l'action en responsabilité, la prescription spéciale de la loi du 11 avril 1888. (Nouvel article 108 Cod. com.)

§ 1^{er}

PRESCRIPTION

« Toutes les actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte et de l'avarie des marchandises, disait l'ancien article 108 du Code de commerce, sont prescrites après 6 mois pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an pour celles

faites à l'étranger ; le tout à compter, pour le cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué et, pour le cas d'avarie, du jour où la remise aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.»

Le nouvel article est ainsi conçu (art. 103, modifié par la loi du 11 avril 1888) : « Les actions
« pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut
« donner lieu contre le voiturier le contrat de
« transport, sont prescrites dans le délai d'un
« an, sans préjudice des cas de fraude ou d'in-
« fidélité.

« Toutes les autres actions auxquelles ce
« contrat peut donner lieu, tant contre le voi-
« turier ou le commissionnaire que contre
« l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que
« celles qui naissent des dispositions de l'art.
« 541 C. pr. civ., sont prescrites dans le délai
« de 5 ans.... »

Ainsi, les actions en responsabilité pour cause de retard seront prescrites dans le délai d'un an, et cela sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les expéditions faites dans l'intérieur de la France et celles faites pour l'étranger, entre les réclamants négociants et ceux qui ne le sont pas.

L'ancien texte, en employant le mot marchandises, avait donné naissance à une théorie soutenue par Troplong, qui restreignait l'appli-

cation de l'article au cas particulier où les expéditions étaient faites par des commerçants (Trop-long, n° 928), ce qui était inadmissible, parce que les motifs qui avaient fait admettre de courtes prescriptions en matière de transports tiraient leur force de considérations générales. (Lyon-Caen et Renault, t. 1, n° 923.)

De plus, la distinction que le législateur de 1807 avait établie entre les expéditions faites à l'intérieur de la France et celles faites à l'étranger, était loin d'être rationnelle. Aussi ne peut-on que se féliciter des progrès réalisés par la loi de 1888.

Nous remarquerons enfin que l'ancien article 108 était muet sur la prescription des actions pour retard, et on en avait conclu que ces actions ne se prescrivaient que par 30 ans, d'après le droit commun. Toutefois, MM. Lyon-Caen et Renault soutenaient que l'article 108 leur était applicable; car, disaient-ils, si la première solution était conforme aux textes, elle était absolument contraire au bon sens. (*Précis de droit commercial*, t. 1, n° 924.) La loi de 1888 a consacré leur opinion, et elle a, sur ce point, agi fort sagement, pensons-nous.

En effet, le destinataire qui a à se plaindre d'un retard peut agir rapidement: il connaît et ses droits et l'étendue du préjudice que ce retard lui a causé, il peut facilement en établir

le montant, et, par conséquent; il est rationnel de l'obliger à agir en justice à bref délai. Pourquoi favoriser sa négligence en lui donnant 30 ans pour exercer son action ?

Une longue prescription est à la fois inutile pour le destinataire et dangereuse pour la Compagnie qui, dans la plupart des cas, ne pourrait pas, après un laps de temps trop long, prouver le cas fortuit qui la déchargera de toute responsabilité. Nous ne saurions donc trop donner notre approbation à la prescription d'un an, établie par le nouvel article 108, en ce qui touche les actions pour retard.

La matière de la prescription des actions pour retard offre peu de difficultés.

Nous ne rechercherons pas quelle est la sphère d'application de la prescription annale de l'article 108, n'ayant à nous occuper ici que des retards, et nous bornerons notre travail à l'étude de ces deux points :

1° Quel est le point de départ de la prescription annale ?

2° Quelles sont les causes d'interruption de cette prescription ?

Nous nous demanderons enfin dans quel délai les Compagnies peuvent intenter leurs actions récursoires.

1^o Quel est le point de départ de la prescription ?

C'est là un point essentiel à trancher dans toute prescription, qu'elle soit trentenaire, quinquennale ou annale, peu importe; car il faut évidemment connaître d'une façon non équivoque l'instant précis où elle commence à courir, pour savoir aussi quand elle se trouve accomplie. Or, en matière de prescription de l'action pour retard, on pouvait hésiter à choisir entre deux jours pour commencer à faire courir le délai, deux jours qui l'un et l'autre sont parfaitement déterminés : celui de la remise des colis à la Compagnie de chemins de fer par l'expéditeur et celui de leur livraison par la Compagnie au destinataire.

On a opté avec raison pour le second; car c'est seulement au moment où la Compagnie s'est libérée de ses obligations que l'on peut constater si elle les a bien remplies; c'est seulement à ce moment qu'il est possible de savoir si elle a commis une faute.

La prescription de l'article 108 part donc en principe du jour de la livraison des colis par la Compagnie au destinataire, et l'on connaîtra aisément la date de cette livraison au moyen de la signature par le destinataire sur le registre d'émargement ou le registre des sorties, signa-

ture qui donne au transporteur, décharge des colis qu'il remet au destinataire. Et il est à remarquer que le délai de la prescription commence à courir, non seulement au cas de remise effective des marchandises par la Compagnie, mais même au cas où le destinataire a refusé d'en prendre livraison : le seul fait par la Compagnie d'avoir mis les objets à la disposition du destinataire suffit pour faire courir le délai. Ainsi en a décidé la Cour de cassation : « Il suffit, dit-elle, dans un arrêt du 4 mars 1890, pour satisfaire aux conditions exigées par l'article 108, que le voiturier, sans recourir à une mise en demeure formelle, ait mis les marchandises à la disposition du destinataire. »

La prescription annale de la loi de 1888 a été établie dans l'intérêt du voiturier en première ligne, et il aurait été injuste que le destinataire pût allonger, à son gré, les délais de prescription par son refus d'accepter les marchandises.

2° Quelles sont les causes d'interruption de la prescription ?

Tout d'abord, nous posons en principe qu'une interruption de prescription est possible, malgré l'absence de textes spéciaux en notre matière, et qu'il y a certainement lieu de s'en rapporter aux règles du Code civil sur ce point.

La prescription de l'action pour retard pourra donc être interrompue, soit par une demande faite en justice par l'intéressé (art. 2242 et suivants Cod. civil), soit par la reconnaissance expresse du droit de cet intéressé par la Compagnie (art. 2248 Code civil).

Ajoutons qu'au lieu de faire une demande en justice, le destinataire pourra procéder aussi par voie de commandement ou de saisie.

Il appartiendra d'ailleurs aux tribunaux de juger si tel ou tel acte de la Compagnie constituera la reconnaissance exigée par l'article 2248. Telle serait par exemple une transaction acceptée par le voiturier : elle sera certainement une cause d'interruption de la prescription.

Mais un simple accusé de réception de la protestation de l'intéressé ne constitue pas une reconnaissance de son droit pour le transporteur, même si ce dernier promet de donner à la réclamation la suite qu'elle comporte. (Cassation, 11 juin 1877, D. 77, 1, 374.)

Il en est de même si la Compagnie accepte de figurer dans une expertise contradictoire avec l'expéditeur. (Cassation, 21 juillet 1890, D. 91, 1 167.)

3° Actions récursoires

Lorsqu'un transport a été effectué par les soins de plusieurs Compagnies, c'est d'ordinaire

la Compagnie d'arrivée qui se voit actionner par le destinataire, bien que la Compagnie de départ et les Compagnies intermédiaires puissent être assignées, elles aussi. (Riom, 17 janvier 1870, S. 72, 1, 279. — Cassation, 15 avril 1873, S. 73, 1, 175; 25 juin 1873, S. 74, 1, 277, et D. 74, 1, 310; — 9 avril 1879, S. 80, 1, 131.)

Il n'y a là rien que de très naturel, puisque celui-ci n'a de rapports qu'avec la Compagnie d'arrivée. Mais il se peut fort bien qu'elle ne soit pas fautive, et que le retard doive être imputé à l'une quelconque des autres Compagnies. Aussi la loi de 1888 lui a donné un délai d'un mois, à partir du jour où elle a reçu son assignation, pour la dénoncer à la Compagnie qu'elle prétend devoir la garantir, et pour la mettre en cause par une action récursoire.

S'il y a plusieurs recours successifs en garantie à propos d'une même action principale, chacune de ces actions récursoires peut s'exercer dans le délai d'un mois.

§ 2

TRANSACTIONS

En pratique, il existe encore un cas très fréquent d'extinction de l'action en responsabilité: c'est celui où il est intervenu une transaction entre le réclamant et la Compagnie.

Toutes les Compagnies ont investi leurs chefs de gare du pouvoir de transiger. Ce pouvoir est limité à une somme dont le taux varie suivant les Compagnies, et qui est d'autant plus forte que la gare a plus d'importance. Dans la limite fixée par les règlements, le chef de gare peut transiger d'office. S'il croit que la Compagnie a intérêt à le faire moyennant une somme plus forte que celle dont il dispose, il s'adresse à son inspecteur principal. Ce dernier n'est lui-même autorisé à transiger que jusqu'à un certain taux ; au delà, il demande des pouvoirs spéciaux au directeur de l'exploitation. Celui-ci provoque, au besoin, l'avis du bureau des réclamations du contentieux.

Les transactions sont chose excellente : elles diminuent les procès, qui se voient remplacés par un règlement amiable des litiges, et, en fait, les Compagnies en usent heureusement dans une large mesure.

CHAPITRE V

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER A L'ÉTRANGER

1^{re} Allemagne

En France, autrefois, tous les transports s'effectuaient par les soins des entreprises privées ; il existait une liberté absolue pour débattre les délais et les indemnités pour retard et, en général, toutes les clauses relatives aux transports. Puis vinrent les chemins de fer, dont l'exploitation fut concédée à des entreprises privées, entreprises qui acquirent bientôt, en fait, le monopole des transports. Aussi vit-on l'État protéger les particuliers et leur commerce, contre l'omnipotence des Compagnies, par l'homologation des tarifs et les règlements de toute sorte déterminant les prix à percevoir, les délais à observer, etc., qu'il imposa aux Compagnies de chemins de fer.

En Allemagne, au contraire, l'État crée et exploite lui-même les voies ferrées ; aussi peut-on remarquer que les règlements protègent les

intérêts des chemins de fer et de l'État transporteur plutôt que ceux des particuliers; et, tandis qu'en France, règne le système de la responsabilité illimitée des Compagnies, en Allemagne on voit fonctionner un système de responsabilité limitée à un certain taux.

Les transports par chemins de fer en Allemagne sont soumis aux règles contenues dans les articles 395 à 400 du Code de commerce, promulgué en 1861, après l'établissement des chemins de fer et rendu peu à peu applicable dans tous les pays de l'Empire.— A une époque plus rapprochée de nous, un règlement en date du 1^{er} janvier 1893 a mis la législation des chemins de fer en harmonie avec la Convention de Berne, qui, du reste, s'est inspirée largement du droit allemand.

a) CALCUL DES DOMMAGES-INTÉRÊTS

Aux termes de l'article 397 du Code de commerce allemand, « le voiturier répond du
« dommage causé par le retard dans la livraison
« au delà du délai convenu ou usuel, à moins
« qu'il ne prouve qu'il n'aurait pu éviter ce
« retard en donnant au transport les soins d'un
« bon voiturier. »

Tel est le principe de la responsabilité en Allemagne.

Voyons quelle en est la mesure.

Mettons de côté le cas de force majeure, qui dégage toujours la responsabilité du voiturier (art. 399); l'article 398 nous répond : « S'il a
« été convenu qu'au cas de retard dans la
« livraison, il serait fait une déduction sur le
« prix de transport, ou que le prix ne serait pas
« payé, ou s'il a été stipulé toute autre clause
« pénale, on peut, dans le doute, réclamer
« en outre une indemnité pour le dommage
« causé par le retard, en tant qu'il est supé-
« rieur au montant ainsi fixé. »

Les chemins de fer répondront donc, dans tous les cas, de tout le dommage causé par le retard.

Toutefois, l'article 427, al. 2, qui domine toute la matière de la responsabilité des chemins de fer vient de modifier ces principes. « Le
« montant de l'indemnité à fournir, dit cet
« article, pour retard de livraison, ne devra
« pas, suivant l'article 397, dépasser un montant
« indiqué dans la lettre de voiture, dans le
« certificat de prise en charge ou dans le
« bulletin de bagages, comme chiffre de l'in-
« térêt que présente la livraison en temps voulu,
« ou, en l'absence d'une telle indication, un
« certain montant normal déterminé d'avance,
« qui pourra aussi consister dans la perte de
« tout ou partie du prix de transport. En cas

« de mauvaise foi de l'administration du chemin de fer et de ses agents, la restriction de la responsabilité au montant normal ou à la valeur indiquée de la marchandise ne pourra être invoquée. »

Ainsi, au cas d'expédition faite purement et simplement, l'administration des chemins de fer n'est tenue, en cas de retard, que d'une indemnité proportionnelle à l'importance du retard, et cela dans les limites du prix du transport.

Au cas où l'expéditeur a fait une déclaration d'intérêt à la livraison, il obtiendra le paiement de la somme convenue, qui représente l'intérêt qu'il avait à la livraison.

Tandis qu'en France l'intéressé doit prouver, et le retard et le préjudice qu'il a subis, en Allemagne le seul fait du retard donne droit à une indemnité variable, il est vrai. — En France, c'est au juge à évaluer la perte faite et le gain manqué par celui qui réclame ; en Allemagne, tout est déterminé d'avance. — Enfin, au contraire de ce qui existe en Allemagne, la déclaration d'intérêt à la livraison n'existe pas.

b) CLAUSES LIMITATIVES DE LA RESPONSABILITÉ

Aux termes de l'article 423 du Code de commerce allemand, « les chemins de fer désignés

« dans l'article 422 n'ont pas le droit, à moins
« qu'ils n'y soient autorisés par les articles sui-
« vants, d'exclure ou de restreindre d'avance,
« à leur avantage, par contrat (soit au moyen
« de règlements, soit en vertu d'arrangements
« spéciaux), l'application des dispositions con-
« tenues dans les articles 395, 396, 397, 400,
« 401 et 408 touchant l'obligation du voiturier
« de réparer le dommage, soit en ce qui concerne
« les conditions, l'étendue ou la durée de la
« responsabilité, soit par rapport à la charge
« de la preuve. Les conventions contraires à
« la disposition qui précède n'ont pas d'effet
« légal. »

Les chemins de fer ne peuvent, en principe, ni exclure ni même restreindre leur responsabilité. Toutefois, les articles 427, 428, 429 et 430 apportent des exceptions à ce principe. De même l'article 401, lorsqu'il vient dire que « chaque
« voiturier qui suit un autre voiturier entre
« dans le contrat de transport, conformément
« à la lettre de voiture originaire, par le fait
« de l'acceptation de la marchandise avec cette
« lettre de voiture. Il contracte, par ce fait,
« l'obligation directe d'exécuter le transport
« suivant la teneur de la lettre de voiture, et
« doit aussi, en ce qui concerne le transport
« déjà effectué par les voituriers qui le pré-
« cèdent, répondre des obligations de ceux-ci ».

Or, aux termes de l'article 429 : « Il pourra
« être stipulé, quand le chemin de fer reçoit la
« marchandise avec une lettre de voiture
« d'après laquelle le transport doit être fait par
« plusieurs chemins de fer se raccordant les
« uns aux autres, que les chemins de fer qui
« auront reçu la marchandise avec la lettre de
« voiture ne seront pas tous responsables,
« comme voituriers, pour tout le transport, sui-
« vant l'article 401, mais que cette responsabi-
« lité pour tout le transport n'incombera qu'au
« premier chemin de fer et à celui qui aura
« reçu le dernier la marchandise avec la lettre
« de voiture, sauf le recours des chemins de
« fer entre eux, tandis qu'un des autres che-
« mins de fer intermédiaires ne pourra être
« attaqué comme voiturier que s'il est prouvé à
« son encontre que le dommage s'est produit
« sur son parcours. »

Ainsi, nous savons qu'en France, bien que permises en principe, les clauses restrictives de la responsabilité sont fort peu employées. On ne les rencontre qu'à l'occasion de l'emploi de certains tarifs spéciaux, dans lesquels ces clauses correspondent à une faveur (réduction du prix du transport) faite par la Compagnie (tarifs spéciaux n^{os} 10 et 14 G. V. Compagnie du P.-L.-M.), — au lieu qu'en Allemagne, où la prohibition de ces clauses est la règle, le code

et les règlements apportent eux-mêmes des exceptions au principe, et les cas d'application des clauses restrictives de la responsabilité sont beaucoup plus fréquents.

c) CLAUSE DE NON-GARANTIE

Nous avons vu, au cours de cette étude, qu'après bien des hésitations, la jurisprudence française a fini par décider que la clause de non-garantie avait pour effet, non pas de dégager les compagnies de toute responsabilité à raison des fautes commises par leurs agents, mais d'en mettre la preuve à la charge des réclamants, contrairement au droit commun ; c'est-à-dire qu'elle n'aboutit en somme qu'à un renversement de la preuve.

Le code de commerce allemand, dans son article 423, proclame la nullité de la clause de non-garantie. Mais viennent immédiatement les articles 424 et suivants qui en permettent l'emploi dans des cas qu'ils déterminent limitativement.

D'après le sens même de ces articles, la clause de non-responsabilité a pour effet de décharger les chemins de fer de toute responsabilité dans tous les cas énumérés par eux, et de faire présumer, à moins de preuve contraire, la non-responsabilité du transporteur.

Nous retrouvons aussi, dans le code allemand, une prescription annale (a. 386 et 408) et une fin de non-recevoir en cas de retard, si les marchandises ont été acceptées et le prix payé.

Telles sont les questions les plus importantes de la responsabilité.

2^e Belgique

Aucun pays peut être plus que la Belgique n'a subi l'influence des idées juridiques françaises, tant au point de vue du droit civil qu'à celui du droit commercial.

Aussi la responsabilité du voiturier était autrefois régie, chez nos voisins, par des principes semblables aux nôtres, et on appliquait même purement et simplement nos articles 1149 et suivants du Code civil, pour déterminer le montant des dommages-intérêts dus au cas de retard.

L'établissement des chemins de fer et leur exploitation au moins partielle par l'État firent sentir le besoin d'une législation nouvelle, que réclamaient impérieusement les nécessités du commerce.

C'est la loi belge du 25 août 1891, abrogeant les articles 96 à 108 du Code de commerce, qui a fixé définitivement en Belgique les principes en matière de transports par chemins de fer.

Elle comprend deux parties, l'une qui traite du voiturier en général, et l'autre, des transports par chemins de fer.

Cette loi s'est inspirée des idées admises en Allemagne sur les transports; nous y retrouvons les mêmes principes et les mêmes applications : principe de l'indemnité à forfait pour le cas de retard (article 42), obligation pour les expéditeurs de faire une déclaration d'intérêt à la livraison de leurs marchandises en payant une surtaxe, s'ils veulent avoir une indemnité supérieure dans l'hypothèse où un retard se produirait.

Ainsi sont valables les restrictions à la responsabilité des chemins de fer, restrictions qui, au cas de retard, peuvent être de tout ou partie du prix du transport; on admet de même la validité des clauses exclusives de responsabilité dans les cas et pour les causes prévues par le législateur.

En principe, la réception du colis sans réserve éteint toute action contre le voiturier, mais on accorde cependant aux intéressés, pour réclamer, un délai de 7 jours francs en cas de retard.

Quant aux actions, elles ne peuvent être intentées que dans les 6 mois pour les transports à l'intérieur, et dans l'année pour les transports internationaux. Passé ce délai, elles sont prescrites.

3° *Italie*

Le code de commerce italien admet les principes de notre Code français en tout ce qui concerne la responsabilité du voiturier. (Art. 398 et 400.) Nous n'en parlerons donc pas davantage.

Remarquons seulement que les actions nées du contrat de transport seront prescrites au bout de 6 mois, si l'expédition a été faite en Europe (sauf pour l'Islande et les îles Féroë), pour une place maritime de l'Asie ou de l'Afrique située sur la Méditerranée, la mer Noire, le Canal de Suez ou la mer Rouge, ou pour une place intérieure reliée à l'une de ces places par un chemin de fer.

La prescription est annale pour toutes les autres expéditions.

4° *Suisse*

Avant 1875, aucune loi spéciale ne régissait en Suisse les transports par chemins de fer. Chaque canton suivait telles règles qu'il jugeait bon d'appliquer ; la Suisse allemande avait des préférences pour les principes adoptés en Allemagne, et l'autre partie se conformait aux solutions de notre droit français,

La loi du 20 mars 1875 tenta de faire comme un compromis entre les principes allemands et les principes français; elle prétendait tenir le milieu entre les deux législations.

Mais, aujourd'hui, le contrat de transport est régi en Suisse par la loi fédérale du 29 mars 1893, qui a suivi de près la convention de Berne, signée le 14 octobre 1890, et qui n'est guère, en somme, que la reproduction des articles de cette convention dans l'ordre même suivi par elle.

5^e *Espagne*

L'Espagne, dans son règlement d'exécution sur la police des chemins de fer du 8 septembre 1878, interdit d'accorder jamais une indemnité supérieure au prix courant de la marchandise. (Art. 371.)

Notons encore que la législation espagnole est une des seules qui autorisent formellement, dans des conditions données, le laissé pour compte. (Art. 365 et 371.)

6^e *Russie*

La Russie applique les mêmes principes dans sa loi générale sur les chemins de fer du 15 juillet 1885. (Chapitre IV, art. 107 et suiv.) Mais toujours le retard ne peut donner lieu

qu'à une indemnité fixe. (5 % du prix de transport par 24 heures de retard, sans pouvoir jamais dépasser le prix total de transport.)

Ainsi, en France seulement, on évalue le *lucrum cessans* et le *damnum emergens*.

Partout ailleurs, le retard donne lieu à une indemnité fixe.

CHAPITRE VI

CONVENTION DE BERNE

Lorsqu'une marchandise doit passer sur les réseaux de plusieurs compagnies appartenant à des pays différents, il peut se produire des difficultés touchant le transport. Le règlement de ces difficultés, autrefois assez ardu, à cause de la divergence des lois qui régissent chaque État, est maintenant facilité par la mise en vigueur de la convention de Berne.

Sans doute, les Compagnies passaient bien entre elles, pour régler certains points spéciaux, des traités appelés tarifs internationaux d'exportation, d'importation ou de transit, suivant que les marchandises partaient de l'État dans lequel se trouvait la Compagnie signataire, y pénétraient ou bien le traversaient ; mais ces tarifs n'existaient qu'entre quelques Compagnies. Ils ne touchaient qu'à certains points particuliers, et les difficultés subsistaient sur tous les autres points et pour toutes les Compagnies non signataires des tarifs.

Aussi un certain nombre de grandes puissances européennes se sont-elles mises d'ac-

cord pour soumettre les transports internationaux à une loi unique.

L'idée première de cette entente internationale fut émise en Suisse par l'Assemblée fédérale en 1874, et depuis, elle a fait son chemin. Les conférences de Berne de 1878, 1881 et 1886 virent élaborer, par les délégués des principaux États de l'Europe, un ensemble de règles qui devaient régir les transports internationaux, et une convention, dite convention de Berne, signée le 14 octobre 1890, consacra définitivement l'accord des délégués sur les règles à admettre en matière de transports internationaux. Il ne restait plus à chaque État qu'à donner son approbation à la convention.

Les 80 articles qui composent la convention de Berne furent approuvés en France par la loi du 29 septembre 1891. Le 30 septembre 1892 eut lieu l'échange des ratifications diplomatiques entre les différents États dont les délégués avaient pris part aux conférences, c'est-à-dire entre la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Russie et la Suisse; mais la convention n'entra en vigueur que le 1^{er} janvier 1893.

La convention de Berne fut complétée par un protocole qui, ratifié le même jour, doit être considéré comme en faisant partie intégrante,

et qui, d'ailleurs, aux termes mêmes de l'art. 4, « a la même valeur et durée ». (Protocole, art. 4.)

Enfin, des dispositions réglementaires, « prises d'un commun accord entre les États contractants pour l'exécution de la convention », et qui « auront même valeur que la convention elle-même », complètent l'ensemble des dispositions adoptées par les puissances signataires de la convention.

La convention de Berne ne vise absolument que les transports internationaux, c'est-à-dire les contrats de transport qui, ayant pris naissance dans un pays, ne doivent recevoir leur exécution que dans un autre.

Ainsi sont exclus de la convention, d'après le protocole :

1° Les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même État, et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit, sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'État d'où part l'expédition (article 1 du protocole) ;

2° Les transports à destination de la gare frontière d'un État limitrophe ou d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne demande formellement que ce transport soit soumis aux règles de la convention ;

3° Les transports d'une gare frontière à la gare de l'autre État.

De plus, cette convention n'est applicable qu'à certaines compagnies désignées par chaque État, telles que nos grandes compagnies françaises, le réseau de l'État, les deux chemins de fer de ceinture et certaines lignes peu importantes, exploitées par les grandes compagnies ou par certaines compagnies étrangères sur la frontière; et chaque État signataire n'est engagé par elle que pour une durée de trois ans, engagement qui sera prorogé pour une nouvelle période de trois ans, si l'État n'a pas prévenu un an à l'avance de son intention de se retirer de la convention.

Mais, quoi qu'il en soit, la convention de Berne constitue un véritable code des transports internationaux auquel nous aurons recours pour savoir:

1° A quel moment le contrat de transport va être formé ;

2° Quels sont les cas de responsabilité et les effets de la responsabilité ;

3° Par qui et contre qui peut être intentée l'action en responsabilité ;

4° Quels tribunaux sont compétents;

Et 5° comment s'éteint l'action en responsabilité.

1^{re} A quel moment le contrat de transport va être formé

Le contrat de transport est formé sitôt que la Compagnie expéditrice a « accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture », nous dit l'article 8, et cette acceptation sera constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare avec la date de l'acceptation.

Ainsi, seule la rédaction de la lettre de voiture marque la conclusion du contrat de transport, et seule elle servira de preuve lorsqu'il s'agira de prouver l'existence de ce contrat. Aussi l'expéditeur peut-il exiger que le timbre soit apposé sur sa lettre en sa présence, et au moment de la remise de sa marchandise.

2^e Quels sont les cas de responsabilité et les effets de la responsabilité

A. 39. Le chemin de fer sera responsable, « à moins qu'il ne prouve que le retard provient « d'une circonstance indépendante de sa volonté « et de son fait. »

Les Compagnies demeurent responsables au cas de retard, et elles peuvent, comme en France, apporter des limitations conventionnelles à leur responsabilité, à côté des limitations légales, cas fortuit et force majeure, qui sont reconnues aussi par la convention. — Nous ne

nous étendrons donc pas davantage sur ce sujet, et nous nous demanderons immédiatement quel va être l'effet de la responsabilité des chemins de fer en cas de retard.

Dans tous les cas, l'expéditeur ou le destinataire auront droit à une indemnité par cela seul qu'un retard s'est produit ; seulement, l'indemnité variera suivant qu'ils prouveront ou ne prouveront pas avoir subi un préjudice.

Au cas où ni l'expéditeur ni le destinataire ne peuvent justifier d'un dommage résultant du retard, l'indemnité sera de $1/10$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $1/10$ du délai de transport ; $2/10$ du prix pour un retard égal ou inférieur à $2/10$ du délai, mais supérieur à $1/10$ du délai de transport, et ainsi de suite, en suivant la même progression d'après l'importance du retard, sans toutefois que l'indemnité puisse dépasser les $5/10$ du prix du transport. (A. 40.)

Mais, si le préjudice causé par le retard est prouvé, l'expéditeur ou le destinataire pourront obtenir une indemnité supérieure aux $5/10$ du prix du transport, mais qui cependant ne pourra dépasser le prix du transport. (Art. 40.)

Tels sont les principes ordinaires de l'évaluation de l'indemnité.

Ils ne trouveront plus leur application, si l'expéditeur a fait une déclaration d'intérêt à la

livraison. Dans ce cas, le seul fait du retard, indépendamment de tout préjudice donnera droit à une indemnité de $\frac{2}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport; $\frac{4}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai de transport, et ainsi de suite, en suivant la même progression, l'indemnité pouvant atteindre le prix du transport, mais sans jamais le dépasser.

Et, si le préjudice est prouvé et son montant établi, l'indemnité pourra être égale au montant du préjudice, mais ne saurait pas dépasser la somme inscrite dans la déclaration d'intérêt.

3° Par qui et contre qui peut être intentée l'action en responsabilité

Aux termes de la convention, celui-là seul peut agir qui est propriétaire de la marchandise, qui a le droit d'en disposer, et l'article 24 nous indique quel sera le propriétaire. La présomption est que le droit de propriété appartient au destinataire; par conséquent, si l'expéditeur veut agir, c'est à lui à prouver son droit, et il le fera en produisant un duplicata de la lettre de voiture, duplicata qui lui a été remis par la Compagnie expéditrice lors de la formation du contrat de transport. S'il ne peut le produire, le destinataire étant présumé propriétaire, il ne pourra

agir qu'avec l'autorisation du destinataire. « Si
« le duplicata n'est pas représenté par l'expé-
« diteur, celui-ci ne pourra intenter l'action que
« si le destinataire l'a autorisé à le faire. »

Mais, que ce soit l'expéditeur ou le destina-
taire qui agisse, trois transporteurs seulement
peuvent être actionnés : la Compagnie expédi-
trice, la Compagnie destinataire, ou bien celle
sur le réseau de laquelle le retard s'est produit.
Seulement, comme, en définitive et d'après la
convention elle-même, le chemin de fer par la
faute duquel le dommage a été causé en est seul
responsable, chaque Compagnie aura à payer
une part d'indemnité proportionnelle à l'impor-
tance du retard que la marchandise a éprouvé
sur son réseau. C'est ce que disait l'art. 47, al. 2,
du projet de 1878 : « La part de l'indemnité à
« payer sera, pour chacune, fixée proportion-
« nellement au degré de leur culpabilité res-
« pective. » Cet alinéa fut ainsi modifié en 1886 :
« Les administrateurs répondront proportion-
« nellement au prix de transport perçu par
« chacune d'elles. »

4^e Quels tribunaux seront compétents

Le tribunal compétent pour connaître de
l'action intentée contre une Compagnie sera un
des tribunaux de l'État où la Compagnie a son

domicile, et, parmi ces tribunaux, le demandeur devra s'adresser à celui désigné par la loi de cet État. « L'action ne sera intentée que devant
« un tribunal siégeant dans l'État où l'admi-
« nistration actionnée aura son domicile, et qui
« sera compétent d'après les lois de cet État. »

5° Comment s'éteindra l'action en responsabilité

a) FIN DE NON-RECEVOIR. — A. 44. « Le paiement du prix du transport et des autres frais
« à la charge de la marchandise, et la réception
« de cette marchandise éteignent de plein droit
« toute action provenant du contrat de transport... » Aussi, pour conserver son action, le destinataire devra refuser d'accepter la livraison et de payer le prix, ou bien faire de suite une réclamation.

Cependant, en cas de retard, un délai de 7 jours est accordé à l'ayant droit pour faire sa réclamation à l'une des trois Compagnies, entre lesquelles la convention lui donne le choix. Passé ce délai, il sera forclos.

« L'action n'est pas éteinte, en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est
« faite à l'une des administrations désignées
« comme responsables par l'article 27, al. 3,
« dans un délai ne dépassant pas 7 jours, non
« compris celui de la réception. » (Art. 44.)

b) PRESCRIPTION. — Le demandeur verra encore son action repoussée, s'il a laissé passer un an sans l'exercer, car toutes les actions relatives au transport sont prescrites dans le délai d'un an.

« Les actions en indemnité pour retard dans
« la livraison de la marchandise sont prescrites
« par un an. » (A. 45).

En cas de retard, « la prescription court du
« jour où expire le délai de livraison » (a. 45), et
elle sera interrompue par toutes les causes
d'interruption prévues par la loi du pays où
l'action est intentée.

Telle est, rapidement esquissée dans ses
grandes lignes et au point de vue du retard, la
convention de Berne. Si, à beaucoup de points
de vue, elle présente des lacunes, il faut pour-
tant lui reconnaître le mérite d'une innovation
heureuse; car, en essayant d'unifier les règles du
contrat de transport, elle a su réaliser un pas
énorme dans la voie du progrès.

Vu :

Le Professeur Président de la Thèse,
D. DANJON.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,
EDMOND VILLEY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Université de Caen,
E. ZEVORT.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION	5
Étude sur les délais et les retards en matière de transports par chemins de fer	15

PREMIÈRE PARTIE

Des délais

CHAPITRE I ^{er} . — FIXATION DES DÉLAIS. — LEUR CARACTÈRE. .	22
CHAPITRE II. — DES DIFFÉRENTES SORTES DE DÉLAIS.	35
SECTION I ^{re} . — <i>Délais d'expédition</i>	35
§ 1 ^{er} . — Grande vitesse	35
§ 2. — Petite vitesse.	42
SECTION II. — <i>Délais de transport et de transmission</i> . . .	47
§ 1 ^{er} . — Grande vitesse	48
§ 2. — Petite vitesse.	53
SECTION III. — <i>Délais de livraison pour les Compagnies</i> . .	62
§ 1 ^{er} . — Grande vitesse	63
1 ^o Livraison en gare.	63
2 ^o Livraison à domicile.	71
3 ^o Livraison des bagages.	75
§ 2. — Petite vitesse.	78
1 ^o Livraison en gare	78
2 ^o Livraison à domicile	79
§ 3. — Moyenne vitesse ou grande vitesse avec délai allongé.	81
§ 4. — Colis postaux. — Délais.	83

	Pages.
SECTION IV. — <i>Du délai donné au destinataire pour prendre livraison.</i>	84
1 ^o Expédition à domicile	84
2 ^o Expédition en gare. — Théorie de la lettre d'avis.	85
CHAPITRE III. — RÈGLES COMMUNES A TOUS LES DÉLAIS. . . .	97
§ 1 ^{er} . — Calcul des délais.	97
§ 2. — Clause de l'augmentation de délai.	110
CHAPITRE IV. — DÉLAIS DE TRANSPORT DES PERSONNES. . . .	115

DEUXIÈME PARTIE

Des retards

CHAPITRE I ^{er} . — DE LA RESPONSABILITÉ POUR CAUSE DE RETARD.	
— SON FONDEMENT ET SON CARACTÈRE	121
CHAPITRE II. — CAS DE RESPONSABILITÉ POUR RETARD. . . .	129
SECTION I ^{re} . — <i>Cas d'exonération légale de la responsabilité.</i>	130
§ 1 ^{er} . — Définition du cas fortuit et de la force majeure. —	
Dans quelles circonstances la Compagnie pourra	
les invoquer.	131
1 ^o Événements ne provenant pas uniquement d'un	
fait de la nature ou des tiers	134
a) Encombrement des gares et insuffisance du	
matériel.	135
b) Retards provenant d'accidents résultant du	
mauvais état du matériel.	138
2 ^o Événements provenant d'un fait de la nature ou	
des tiers.	138
a) Crises atmosphériques (éboulements, neiges,	
inondations)	138
b) État de guerre.	142
§ 2. — Preuve du cas fortuit et de la force majeure. .	143
SECTION II. — <i>Cas d'exonération conventionnelle de la res-</i>	
<i>ponsabilité</i>	146
§ 1 ^{er} . — Clauses exclusives ou élisives de responsabilité.	146
— Clause de non garantie	146

	Pages.
CHAPITRE III. — CONSÉQUENCES DE LA RESPONSABILITÉ. . . .	163
SECTION I ^{re} . — <i>Dans quel cas a-t-on droit à des dommages-intérêts ?</i>	163
§ 1 ^{er} . — Transport des marchandises.	163
§ 2. — Transport des personnes	168
SECTION II. — <i>Comment se répare le préjudice causé ?</i> . . .	171
§ 1 ^{er} . — Du laissé pour compte	176
§ 2. — Clause de retenue pour retard. — Retenue fixe et retenue graduée	185
CHAPITRE IV. — DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.	190
SECTION I ^{re} . — <i>Par qui l'action en responsabilité peut être intentée ?</i>	190
SECTION II. — <i>Contre qui l'action en responsabilité peut être intentée ?</i>	199
§ 1 ^{er} . — Le transport est effectué sur un réseau unique.	200
§ 2. — Le transport est effectué sur plusieurs réseaux.	200
1 ^o Responsabilité de la Compagnie de départ. . . .	201
2 ^o Responsabilité des Compagnies intermédiaires et d'arrivée.	204
3 ^o Recours en garantie entre les Compagnies. . . .	208
SECTION III. — <i>Compétence</i>	215
§ 1 ^{er} . — Où peut être assignée la Compagnie ?	215
§ 2. — A qui adresser l'assignation ?	220
§ 3. — Devant quel tribunal peut-on porter l'action en responsabilité ?	222
a) Tribunaux administratifs.	225
b) Tribunaux civils	226
c) Tribunaux de commerce	228
SECTION IV. — <i>Cause d'extinction de l'action en responsabilité</i>	231
§ 1 ^{er} . — Prescription.	234
1 ^o Son point de départ.	238
2 ^o Ses causes d'interruption	239
3 ^o Actions récursoires, délai pour les intenter . . .	240
§ 2. — TRANSACTIONS	241

	Pages.
CHAPITRE V. — RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER A L'ÉTRANGER	243
1° Allemagne	243
a) Calcul des dommages-intérêts	244
b) Clauses limitatives de la responsabilité	246
c) Clause de non-garantie	249
2° Belgique	250
3° Italie	252
4° Suisse	252
5° Espagne	253
6° Russie	253
CHAPITRE VI. — CONVENTION DE BERNE	255



